DCONAMA/SECEX/MMA
Fls. 01
Proc. 2726/2010-92
Rubrica

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
DEPARTAMENTO DE APOIO AO CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – DCONAMA

GUIA DE PROVIDÊNCIA DE DOCUMENTOS – GPD

MMA/SAA

08/12/2010 13:49:43
Ministério do Meio Ambiente
Processo Nº 02000.002726/2010-92
Unid.Autuadora: SECEX/DCONAMA/ADMINISTRATIVO
Interessado: CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA - CNI
Resumo: Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange a Tabela 3 - Limites máximos de emissão de CO corrigido, HC corrigido (...).

NÚMERO: 125/2010	**DATA** 08/12/2010
REGISTRO 02000.002726/2010-92	**PROCEDÊNCIA** CONAMA

INTERESSADO
Confederação Nacional da Indústria - CNI

ASSUNTO:
Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange a Tabela 3 - Limites máximos de emissão de COcorrigido, HCcorrigido (...).

PROVIDENCIAR

☒ AUTUAÇÃO

☐ ANEXAÇÃO AO PROCESSO Nº

☐ APENSAÇÃO AO PROCESSO Nº_____

☐ DESAPENSAÇÃO DO PROCESSO Nº_____

☐ ALTERAÇÃO DE NUMERAÇÃO

☐ DESENTRANHAMENTO

☐ ENCERRAMENTO

☐ DESMEMBRAMENTO

☐ ABERTURA DE VOLUME

☐ RECONSTITUIÇÃO

☐ A PARTIR DA PÁGINA:_____

☐ REGISTRO E CADASTRAMENTO Nº_____

☐ ARQUIVAMENTO

☐ DESARQUIVAMENTO

☐ OUTROS: _____

Danillo Almeida dos Santos
Agente Administrativo
Mat. 1718650
DCONAMA/SECEX/MMA

Carimbo/Assinatura
Solicitante

RECEBI EM 08 / 12 / 10 HORA 14:00 RUBRICA

DCONAMA/SECEX/MMA
Fls. 02
Proc. 27260.010-92
Rubrica

abraciclo

Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares

São Paulo, 09 de Abril de 2010.

A
Excelentíssima Senhora Ministra do Meio Ambiente
Dra. Izabella Mônica Vieira Teixeira
C/C: Sr. Paulo Cesar de Macedo - Coordenador de Resíduos e Emissões do IBAMA
Brasília - DF
C/C Dr. Nilo Diniz -
Ref.: Revisão da Resolução 418/2009 - Inspeção Veicular Ambiental

Prezada Ministra,

Em relação ao assunto em referência, a ABRACICLO, entidade que congrega, dentre outros, os fabricantes de motocicletas Bramont, Dafra, Harley Davidson, Honda, Kasinski, Kawasaki, Sundown, Suzuki, Traxx e Yamaha vem, mui respeitosamente, apresentar o que segue.

Durante as diversas reuniões da Câmara Técnica de Controle Ambiental do CONAMA ocorridas durante os meses de Agosto, Setembro e Outubro de 2009, os membros após ampla discussão chegaram a um consenso sobre os limites a serem aplicados a motocicletas.

Para nossa surpresa, uma entidade de forma isolada apresentou na última hora novos limites, mais restritivos, durante a votação ocorrida na reunião plenária de 21/10/09, e esses foram acatados pelos conselheiros mesmo com a manifestação contrária de órgãos importantes e representativos como IBAMA, SVMA-SP, CNI e CNT.

A ABRACICLO sempre apoiou a implantação da inspeção veicular ambiental, que tem como objetivos principais a melhoria da qualidade do ar e a conscientização de motoristas e motociclistas sobre a necessidade em realizar manutenção dos seus veículos, para que esses tenham sempre níveis de emissões compatíveis com seu ano de fabricação, porém entendemos que os limites estabelecidos são incompatíveis com o projeto das motocicletas, os quais atendem aos respectivos níveis regulamentados pelo CONAMA e assim foram homologadas.

Com isso entendemos que o programa foge de seu propósito inicial e fere o direito do consumidor que adquiriu uma motocicleta dentro dos padrões de emissões estabelecidos por lei, e que pode ser impedido de utilizá-la em sua plenitude – mesmo tendo efetuado corretamente todas as manutenções – em razão de uma resolução que torna os limites de emissões para inspeção veicular mais restritivos que aqueles existentes no regulamento CONAMA, para os quais o seu veículo foi projetado e homologado na condição zero-km.

Por estarmos comprometidos com o PROMOT, e zelosos pela boa imagem e resultados que este programa apresenta, preocupa-nos que haja esta incoerência dos limites de inspeção veicular fixados na Resolução CONAMA no. 418/2009, pois tal situação trará grande transtorno em casos como o citado acima, e gerará uma inevitável degradação da credibilidade e imagem pública de ambos os programas.

Tomamos a liberdade ainda de encaminhar em anexo a essa correspondência, tabelas que reforçam nossa argumentação acima.

Com isso, solicitamos que Vossa Excelência avalie e ratifique o retorno da tabela de emissões aprovada previamente pelos membros da Câmara Técnica de Controle Ambiental, revogando a atualmente publicada na resolução.

Cordialmente,

Moacyr Alberto Paes
Diretor Executivo

Rua Américo Brasiliense, 2.171 – Conj. 907 a 910 – Chácara Sto. Antonio – São Paulo/SP – 04715-005
Tel.: (11) 5181.0222 Fax: (11) 5181 5289
Site: www.abraciclo.com.br e-mail: abraciclo@abraciclo.com.br

Tabela elaborada e aprovada pelos membros da Câmara Técnica do CONAMA:

Ano de fabricação	Cilindrada	CO (%)	HC (ppm)
Até 2002	Todas	7,0	3.500
2003 a 2009	<250 cc	6,0	2.000
	≥250 cc	4,5	2.000
2010 * em diante		Limites a serem estabelecidos até 31/12/2010	

Vale ressaltar que os teores de monóxido de carbono em marcha lenta para o período compreendido entre 2003 e 2009, embora estabelecidos na Resolução CONAMA nº 297 de 26 de fevereiro de 2002, se aplicam a veículos novos, operados utilizando-se gasolina padrão e local com ambiente controlado. Estes teores para a inspeção veicular não consideram fatores como, por exemplo, a variação de temperatura e umidade do ar no local da inspeção e o risco natural de haver variações devido ao uso da gasolina comercial, cuja qualidade tem efeito direto nas medições da frota circulante.

Tabela apresentada por uma entidade individualmente e aprovada na plenária do CONAMA:

Ano de fabricação	Cilindrada	1ª Fase (2010)		2ª Fase (a partir de 2011)	
		COcorr (%)	HCcorr (ppm)	COcorr (%)	HCcorr (ppm)
Até 2002	Todas	7,0	3500	5,0	3500
2003 a 2008	<250cc	6,0	2000	4,5	2000
	≥250cc	4,5	2000	4,5	2000
A partir de 2009	Todas	1,0	200	1,0	200

Nota-se na tabela acima que para 2011, os limites aplicados para uma mesma motocicleta já produzida são ainda mais restritivos que os de 2010, sem qualquer justificativa técnica para tal fato.

Ademais, há condições especiais que precisam ser consideradas, em relação à evolução gradual dos veículos fabricados antes e depois do atendimento aos limites do PROMOT, a saber:

- Veículos anteriores a 2003: Não há dados de homologação devido a inexistência de legislação vigente para veículos fabricados neste período, e portanto, é necessário realizar um estudo para estabelecer limites coerentes para um requisito não exigido na comercialização do produto.

- 2003 a 2005 (Promot I): De acordo com os dados de homologação desses veículos, aproximadamente 60% (+ 1,6 milhão) das motocicletas comercializadas no período serão reprovadas, apesar de terem sido aprovadas para comercialização com base na regulamentação do PROMOT.

- A partir de 2009 (Promot II/III): Embora o número de reprovações com base nos dados de homologação seja menor, observamos que outras variáveis como qualidade do combustível, deterioração de componentes e procedimentos durante a inspeção (bem menos rigorosos que os realizados em um ambiente laboratorial) podem fazer com que os índices sejam facilmente superados. Diferentemente dos automóveis, as motocicletas estão susceptíveis a maiores variações, devido a algumas particularidades da tecnologia embarcada nesses veículos.

DCONAMA/SECEX/MMA
Fls. 03
Proc. 2726/2010-32
Rubrica

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prondi Cruz, 1º andar - Asa Norte
70730-542 – Brasília/DF – [illegible]
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102

Ofício nº 069 /2010/DCONAMA/SECEX/MMA.

Brasília, 12 de maio de 2010

A Sua Senhoria a Senhora
GRACE NOGUEIRA DALLA PRIA PEREIRA
Conselheira representante da Confederação Nacional da Indústria – CNI no Conama
70041-902 – Brasília/DF

Assunto: **Carta ABRACICLO.**

Ref.: **Protocolo MMA nº 00000.010408/2010-00**

Senhora Conselheira,

1. Encaminho a Vossa Senhoria Carta da ABRACICLO, datada de 9 de abril do corrente, recebida neste Departamento, que propõe a revisão da Resolução Conama nº 418/2009 – Inspeção Veicular Ambiental.

2. Consulto essa entidade que, tendo assento no Conselho, poderá referendar ou não essa solicitação, após o que encaminharemos à área técnica do MMA e IBAMA ou responderemos ao interessado.

Atenciosamente,

Nilo Sérgio de Melo Diniz
Diretor

EM BRANCO

DCONAMA/
Fls. 04
Proc. 2726/10

Assunto: IMPORTANTE - Proposta de alteração da Resolução CONAMA 418/09 - tabela motocicletas
De: conama@mma.gov.br
Data: Mon, 06 Dec 2010 16:46:36 -0200
Para: CONAMA.TI@MMA.GOV.BR
CC: Ana Paula dos Santos Lima <ana-paula.lima@mma.gov.br>

Conama.ti, necessitamos de novo número de processo para a solicitação abaixo encaminhada pela CNI através da conselheira Grace N. Dalla Pria Pereira.
Encaminho o email original para constar como primeiras páginas do novo processo em seu volume I.
Obrigado.
Adriano.

-------- Mensagem original --------
Assunto: Proposta de alteração da Resolução CONAMA 418/09 - tabela motocicletas
Data: Mon, 22 Nov 2010 18:34:00 -0200
De: Grace Nogueira Dalla Pria Pereira <gdallapria@cni.org.br>
Para:CONAMA <conama@mma.gov.br>
CC:adriano.ribeiro@conama.mma.gov.br, nilo.diniz@mma.gov.br, Wanderley Coelho Baptista <wbaptista@cni.org.br>, Grace Nogueira Dalla Pria Pereira <gdallapria@cni.org.br>, Rodrigo Navarro MI-6 <rodrigo.navarro@mi6.com.br>

Ao DCONAMA

Prezados,

A pedido da **ABRACICLO**, encaminhamos as alterações à **Resolução CONAMA 418/09** no que se refere à motocicletas (anexo).

Solicitamos que a proposta seja pautada na próxima reunião da CT de Controle e Qualidade Ambiental.

Sds,

Grace N. Dalla Pria Pereira
Gerente de Meio Ambiente
Confederação Nacional da Indústria - CNI
SBN, Quadra 1, Bloco C, 9º andar
Edifício Roberto Simonsen
70040-903 - Brasília-DF
Tel (61) 3317.9487
Fax (61) 3317.9400

Assunto: Proposta de alteração da Resolução CONAMA 418/09 - tabela motocicletas
De: Grace Nogueira Dalla Pria Pereira <gdallapria@cni.org.br>
Data: Mon, 22 Nov 2010 18:34:00 -0200
Para: CONAMA <conama@mma.gov.br>
CC: adriano.ribeiro@conama.mma.gov.br, nilo.diniz@mma.gov.br, Wanderley Coelho Baptista <wbaptista@cni.org.br>, Grace Nogueira Dalla Pria Pereira <gdallapria@cni.org.br>, Rodrigo Navarro MI-6 <rodrigo.navarro@mi6.com.br>

Ao DCONAMA

Prezados,

A pedido da **ABRACICLO**, encaminhamos as alterações à **Resolução CONAMA 418/09** no que se refere à motocicletas (anexo).

Solicitamos que a proposta seja pautada na próxima reunião da CT de Controle e Qualidade Ambiental.

Sds,

Grace N. Dalla Pria Pereira
Gerente de Meio Ambiente
Confederação Nacional da Indústria - CNI

SBN, Quadra 1, Bloco C, 9º andar
Edifício Roberto Simonsen
70040-903 - Brasília-DF
Tel (61) 3317.9487
Fax (61) 3317.9400

Proposta Resolucao - alteração 418-09 - motocicletas.doc	**Content-Type:** application/octet-stream **Content-Encoding:** base64

Proposta de alteração da Resolução CONAMA 418_09 - tabela motocicletas.eml	**Content-Type:** message/rfc822 **Content-Encoding:** 7bit

Proposta Resolucao - alteração 418-09 - motocicletas.doc	**Content-Type:** application/octet-stream **Content-Encoding:** base64

MINUTA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE
RESOLUÇÃO N.º , DE DE DE 2010.

Estabelece novos limites máximos de emissões para ciclomotores e motociclos com motor do ciclo Otto de 4 tempos a serem apurados na inspeção veicular ambiental.

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE-CONAMA, no uso das competências que lhe são conferidas pelos arts. 6º, inciso II, e 8º, incisos I e VII da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 e, tendo em vista o disposto no art. 1º, § 2º, inciso V, alínea "c", da Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965, e no seu Regimento Interno, Anexo à Portaria nº 168, de 13 de junho de 2005 resolve:

Considerando a Resolução CONAMA 418/09, que dispõe 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 e determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso;

Considerando o Parecer Técnico GQA/DEMC/SMCQ/2010 de 16 de junho de 2010;

Considerando o Ofício nº 117/2010/IBAMA/DIQUA de 14 de junho de 2010;

Considerando a necessidade de se realizar adequações sem que haja prejuízo ao programa, resolve:

Art. 1º. A Tabela 3 do anexo I da Resolução CONAMA 418/09 passa a vigorar com a seguinte redação:

Tabela 3 - Limites máximos de emissão de $CO_{corrigido}$, $HC_{corrigido}$ em marcha lenta e de fator de diluição(1) para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos(2):

Ano de fabricação	Cilindrada	CO (%)	HC (ppm)
Até 2002	Todas	7,0	3.500
2003 a 2009	<250 cc	6,0	2.000
	≥250 cc	4,5	2.000
A partir de 2010	Todas	3,5	2.000

Art. 2º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

EM BRANCO

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

RESOLUÇÃO Nº 418, DE 25 DE NOVEMBRO DE 2009 (*)

Dispõe 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 e determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso.

O **CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE-CONAMA**, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 8º, inciso VI da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, arts. 3º e 12 da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, arts. 104 e 131, entre outros dispositivos, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e

Considerando que a Inspeção Veicular Ambiental, se adequadamente implementada, pode ser um instrumento eficaz para a redução das emissões de gases e partículas poluentes e ruído pela frota circulante de veículos automotores, no âmbito do Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar-PRONAR, instituído pela Resolução CONAMA nº 5, de 15 de junho de 1989, bem como do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores-PROCONVE, criado pela Resolução CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986, e do Programa Nacional de Controle de Ruído de Veículos, nos termos das Resoluções CONAMA nºs 1 e 2, de 1993;

Considerando que a falta de manutenção e a manutenção incorreta dos veículos podem ser responsáveis pelo aumento da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis;

Considerando a necessidade de desenvolvimento de estratégias para a redução da poluição veicular, especialmente em áreas urbanas com problemas de contaminação atmosférica e poluição sonora; e

Considerando a necessidade de rever, atualizar e sistematizar a legislação referente à inspeção veicular ambiental, tendo em vista a evolução da tecnologia veicular e o desenvolvimento de novos procedimentos de inspeção, e a necessidade de desenvolvimento sistemático de estudos de custo-benefício, visando ao aperfeiçoamento contínuo das políticas públicas de controle da poluição do ar por veículos automotores, resolve:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Resolução estabelece critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular-PCPV, para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente, determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso.

Art. 2º Para fins desta Resolução são utilizadas as seguintes definições:

I - Motociclo: qualquer tipo de veículo automotor de duas rodas, incluídos os ciclomotores, motonetas e motocicletas;

II - Órgão responsável: órgão ambiental estadual ou municipal responsável pela implantação do Programa I/M, podendo também ser o órgão executor da operação e auditoria deste Programa;

III - Sistema OBD: sistema de diagnose de bordo utilizado no controle das emissões e capaz de identificar a origem provável das falhas, verificadas por meio de códigos de falha armazenados na memória do módulo de controle do motor, implantado no Brasil em duas fases, OBDBr-1 e OBDBr-2; e

IV - Veículos de uso intenso: veículos leves comerciais, veículos pesados e táxis.

CAPÍTULO II

DO PLANO DE CONTROLE DE POLUIÇÃO VEICULAR-PCPV

Art. 3º O Plano de Controle de Poluição Veicular-PCPV constitui instrumento de gestão da qualidade do ar do Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar-PRONAR e do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores-PROCONVE, com o objetivo de estabelecer regras de gestão e controle da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis de veículos.

Art. 4º O PCPV a ser elaborado pelos órgãos ambientais estaduais ouvidos os municípios e o PCPV do Distrito Federal deverão ter como base o inventário de emissões de fontes móveis e, quando houver, o monitoramento da qualidade do ar, visando a redução da emissão de poluentes, e deverá caracterizar, de forma clara e objetiva, as alternativas de ações de gestão e controle da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis, incluindo-se um Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, quando este se fizer necessário.

§ 1º O PCPV deverá conter, além de outras informações, dados sobre o comprometimento da qualidade do ar nas regiões abrangidas e sobre a contribuição relativa de fontes móveis para tal comprometimento.

§ 2º Com base nos dados de que trata o § 1º, o PCPV deverá avaliar e comparar os diferentes instrumentos e alternativas de controle da poluição do ar por veículos automotores, justificando tecnicamente as medidas selecionadas com base no seu custo e efetividade em termos de redução das emissões e melhoria da qualidade do ar.

Art. 5º Os órgãos ambientais dos estados e do Distrito Federal deverão, no prazo de 12 (doze) meses, elaborar, aprovar, publicar o PCPV e dar ciência do mesmo aos respectivos conselhos estaduais de meio ambiente, a partir da data de publicação desta Resolução.

§ 1º O prazo mencionado no *caput* deste artigo se aplica também aos órgãos ambientais dos municípios com frota superior a três milhões de veículos.

§ 2º Fica facultado aos municípios com frota inferior a três milhões de veículos a elaboração de seus próprios PCPVs.

§ 3º Os PCPVs municipais devem ser elaborados em consonância com o PCPV estadual.

Art. 6º Nas hipóteses em que o PCPV indicar a realização de um programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, este deverá descrever suas características conceituais e operacionais determinadas nesta Resolução, e estabelecer, no mínimo:

I - a extensão geográfica e as regiões a serem priorizadas;

II - a frota-alvo e respectivos embasamentos técnicos e legais;

III - o cronograma de implantação;

IV - a forma de vinculação com o sistema estadual de registro e de licenciamento de trânsito de veículos;

V - a periodicidade da inspeção;

VI - a análise econômica; e

VII - a forma de integração, quando for o caso, com programas de inspeção de segurança veicular e outros similares.

CONSULTORIA JURÍDICA
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

§ 1º A frota alvo do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M será definida de forma a abranger os veículos automotores, motociclos e veículos similares com motor de combustão interna, independentemente do tipo de combustível que utilizarem.

§ 2º A frota alvo poderá compreender apenas uma parcela da frota licenciada na região de interesse, a ser ampliada ou restringida a critério do órgão responsável em razão da experiência e dos resultados obtidos com a implantação do Programa e das necessidades regionais.

§ 3º A frota alvo do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M será definida município a município, com base na sua contribuição para o comprometimento da qualidade do ar.

§ 4º No que se refere à frota alvo, o PCPV poderá determinar a dispensa da inspeção obrigatória para os veículos concebidos unicamente para aplicações militares, agrícolas, de competição, tratores, máquinas de terraplenagem e pavimentação e outros de aplicação ou de concepção especial sem procedimentos específicos para obtenção de LCVM/LCM.

Art. 7º Os PCPVs devem ainda prever a criação de medidas específicas de incentivo à manutenção e fiscalização da frota de uso intenso, especialmente aquela voltada ao transporte público e de cargas e condições específicas para circulação de veículos automotores.

Art. 8º Fica a critério do órgão responsável, no âmbito do PCPV, o estabelecimento e implantação de Programas Integrados de Inspeção e Manutenção, de modo que, além da inspeção obrigatória de itens relacionados com as emissões de poluentes e ruído, sejam também incluídos aqueles relativos à segurança veicular, de acordo com regulamentação específica dos órgãos de trânsito.

Parágrafo único. O órgão responsável ou as empresas contratadas, no caso de regime de execução indireta, deverão buscar o estabelecimento de acordos com as concessionárias das inspeções de segurança veicular, contratadas nos termos da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito-CONTRAN, para a realização, no mesmo local, das duas inspeções, mantidas as responsabilidades individuais de cada executor.

Art. 9º O PCPV será periodicamente avaliado e revisto pelo órgão responsável com base nos seguintes quesitos:

I - comparação entre os resultados esperados e aqueles obtidos, especialmente o que se refere às emissões inicialmente previstas e aquelas efetivamente obtidas por meio da implementação do Plano;

II - avaliação de novas alternativas de controle de poluição veicular;

III - evolução da tecnologia veicular de novos modelos e das tecnologias de inspeção veicular ambiental;

IV - projeções referentes à evolução da frota circulante; e

V - relação custo/benefício dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M identificada nos estudos previstos pelo artigo 14 (catorze) da presente Resolução e de outras alternativas de ações de gestão e controle de emissão de poluentes e do consumo de combustíveis.

Parágrafo único. O PCPV deverá ser revisto no mínimo a cada três anos, podendo o órgão responsável estabelecer um intervalo menor entre revisões.

CAPÍTULO III

DO PROGRAMA DE INSPEÇÃO E MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS EM USO – I/M

Seção I

Diretrizes Gerais

Art. 10. O Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M tem o objetivo de identificar desconformidades dos veículos em uso, tendo como referências:

I - as especificações originais dos fabricantes dos veículos;

II - as exigências da regulamentação do PROCONVE; e

III - as falhas de manutenção e alterações do projeto original que causem aumento na emissão de poluentes.

Parágrafo único. A implementação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M somente poderá ser feita após a elaboração de um Plano de Controle de Poluição Veicular - PCPV.

Art. 11. As autoridades competentes poderão desenvolver fiscalização em campo com base nos procedimentos e limites estabelecidos nesta Resolução e em seus regulamentos e normas complementares.

Art. 12. Os Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M serão implantados prioritariamente em regiões que apresentem, com base em estudo técnico, comprometimento da qualidade do ar devido às emissões de poluentes pela frota circulante.

§ 1º O Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, de que trata o *caput*, deverá ser implantado dentro do prazo de 18 meses, contados da data da publicação do PCPV.

§ 2º Os serviços técnicos inerentes à execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M poderão ser realizados diretamente pelo respectivo órgão responsável ou por meio da contratação pelo poder público de serviços especializados.

Art. 13. Caberá ao órgão estadual de meio ambiente a responsabilidade pela execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, conforme definido no PCPV.

§ 1º Os municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos poderão implantar Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M próprios, mediante convênio específico com o estado.

§ 2º Os demais municípios ou consórcios de municípios, indicados pelo Plano de Controle de Poluição Veicular, também poderão implantar Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M próprios, mediante convênio específico com o estado, cabendo a este a responsabilidade pela supervisão do programa.

Art. 14. Os órgãos ambientais responsáveis pela execução da inspeção veicular e seus operadores devem desenvolver e manter atualizados, a cada três anos, mediante publicação, estudos sobre a relação custo/benefício dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M em andamento.

Parágrafo único. Os custos e benefícios de que trata o caput deste artigo serão identificados pelos operadores dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M em comum acordo com as autoridades ambientais e de saúde pública locais e valorados conforme as melhores práticas aplicáveis.

Art. 15. No estágio inicial do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, o órgão responsável poderá considerar, a seu critério, por um prazo máximo de 12 meses, contado do início da operação, uma fase de testes com os objetivos de divulgação da sua sistemática, conscientização do público e ajustes das exigências do Programa.

Art. 16. A periodicidade da inspeção veicular ambiental deverá ser anual.

Parágrafo único. No caso das frotas de uso intenso, deverão ser intensificadas as ações para adoção do Programa Interno de Automonitoramento da Correta Manutenção da Frota, conforme diretrizes estabelecidas pelo IBAMA, bem como aquelas voltadas à implementação de programas estaduais para a melhoria da manutenção de veículos diesel e a programas empresariais voluntários de inspeção e manutenção.

Art. 17. O órgão responsável deverá divulgar, permanentemente, as condições de participação da frota alvo no Programa e as informações básicas relacionadas à inspeção.

CONSULTORIA JURÍDICA
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Art. 18. Os órgãos estaduais e municipais de meio ambiente deverão promover ações visando à celebração de convênio com o órgão executivo de trânsito competente, que objetive o cumprimento dos procedimentos de sua competência na execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, tendo em vista as seguintes diretrizes:

I - a execução, por delegação, das inspeções de emissões de poluentes e ruído;

II - o estabelecimento de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M integrados, mantidas as responsabilidades individuais de cada executor, conforme determinado pelo CONAMA e pelo Conselho Nacional de Trânsito-CONTRAN.

III - a integração das atividades para evitar a coexistência de programas duplicados de emissões e segurança em uma mesma área de atuação, ressalvadas as situações jurídicas consolidadas;

IV - a inclusão, em áreas ainda não abrangidas pelo PCPV e mediante delegação, das verificações dos itens ambientais nos programas de inspeção de segurança, segundo os critérios técnicos definidos pelo CONAMA e sob a orientação e supervisão do respectivo órgão ambiental estadual; e

V - ao intercâmbio permanente de informações, especialmente as ambientais necessárias ao correto licenciamento do veículo e as informações dos órgãos executivos de trânsito necessárias à adequada operação da inspeção ambiental.

Art. 19. O Ministério do Meio Ambiente, por meio do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA, deverá orientar os órgãos responsáveis pela implantação dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, que venham a encontrar dificuldades técnicas.

Seção II

Da Operacionalização e Execução

Art. 20. Após os prazos previstos no art. 5º e no parágrafo 1º do art. 12, os veículos da frota alvo sujeitos à inspeção periódica não poderão obter o licenciamento anual sem terem sido inspecionados e aprovados quanto aos níveis de emissão, de acordo com os procedimentos e limites estabelecidos pelo CONAMA ou, quando couber, pelo órgão responsável.

§ 1º Os veículos pertencentes à frota alvo deverão ser inspecionados com antecedência máxima de noventa dias da data limite para o seu licenciamento anual.

§ 2º Para os veículos leves de passageiros equipados com motor do ciclo Otto, a inspeção de que trata esta Resolução somente será obrigatória a partir do segundo licenciamento anual, inclusive.

Art. 21. O início efetivo das inspeções de emissões de poluentes e ruído, observado o prazo previsto no parágrafo primeiro do artigo 12 desta Resolução, será formalmente comunicado pelo órgão responsável ao órgão executivo de trânsito do Estado para que este adote as medidas previstas nos parágrafos 2º e 3º do artigo 131 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 22. Atendidas as condições estabelecidas nesta Resolução, caberá ao órgão responsável a elaboração dos critérios para implantação e execução dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M e para a certificação de operadores de linha dos centros de inspeção, bem como o estabelecimento de procedimentos de controle de qualidade, auditorias e normas complementares, tendo em vista as peculiaridades locais.

Art. 23. Os órgãos ambientais responsáveis pela implantação dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M devem desenvolver sistemas permanentes de auditoria, realizada por instituições idôneas e tecnicamente capacitadas, abrangendo a qualidade de equipamentos e procedimentos, bem como o desempenho estatístico dos registros de inspeção, conforme requisitos a serem definidos pelo órgão responsável.

Parágrafo único. Em caso de programas operados por terceiros, as falhas sistemáticas identificadas pela auditoria devem ser necessariamente vinculadas a um sistema de penalidades contratuais claramente definido.

CONSULTORIA JURÍDICA
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Art. 24. Os Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M deverão ser dimensionados prevendo a construção de linhas de inspeção para veículos leves, pesados, motociclos e veículos similares, em proporção adequada à frota alvo do Programa.

Art. 25. As inspeções obrigatórias deverão ser realizadas em centros de inspeção distribuídos pela área de abrangência do Programa.

Art. 26. Fica permitida a operação de estações móveis de inspeção para a solução de problemas específicos ou para o atendimento local de grandes frotas cativas.

Art. 27. O IBAMA deverá regulamentar, no prazo de três meses após a aprovação da presente Resolução, os procedimentos gerais de inspeção que devem ser adotados pelos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, dando ciência ao CONAMA na reunião subsequente ao prazo estabelecido.

Seção III

Do Acesso a Informações e Dados Oriundos do Programa

Art. 28. Todas as atividades de coleta de dados, registro de informações, execução dos procedimentos de inspeção, comparação dos dados de inspeção com os limites estabelecidos e fornecimento de certificados e relatórios, deverão ser realizadas por meio de sistemas informatizados. conforme requisitos definidos pelo órgão responsável.

§ 1º Fica o prestador do serviço obrigado a fornecer todos os dados referentes à inspeção ambiental aos órgãos responsáveis.

§ 2º Os órgãos responsáveis deverão disponibilizar em sistema eletrônico de transmissão de dados ao Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais e Renováveis-IBAMA as informações consolidadas pelos estados referentes à inspeção veicular ambiental.

Art. 29. As informações do Programa são públicas, cabendo ao órgão responsável pela inspeção ambiental prover relatórios anuais referentes aos resultados do programa, em conformidade ao determinado no respectivo PCPV.

§ 1º Os relatórios de que trata o caput deverão conter, no mínimo:

I - resultados de aprovação e reprovação, explicitando-se o motivo da reprovação;

II - dados de emissão de poluentes dos veículos inspecionados, segmentados por categoria, explicitando-se a média e o desvio padrão; e

III - avaliação dos efeitos do programa sobre a qualidade do ar, tomando-se como base os dados da rede de monitoramento, quando houver.

§ 2º As informações consolidadas por estado relativas aos incisos I e II devem s apresentadas conforme o combustível, a categoria, o tipo, ano de fabricação do veículo, a classificação dos veículos nos termos da Resolução CONAMA 15, de 13 de dezembro de 1995 e posteriores, bem como a classificação de marca-modelo-versão.

§ 3º Fica o IBAMA responsável pela elaboração, a partir dos relatórios mencionados no parágrafo anterior, de um Relatório Nacional de Inspeção Veicular Ambiental, que deverá conter a compilação de todos os relatórios apresentados em um documento sistematizado.

§ 4º O Relatório Nacional de Inspeção Veicular Ambiental deverá ser apresentado ao CONAMA anualmente.

§ 5º Deve-se dar ampla publicidade aos relatórios anuais disciplinados neste artigo.

CONSULTORIA JURÍDICA
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

CAPÍTULO IV

DOS LIMITES E PROCEDIMENTOS PARA A AVALIAÇÃO DO ESTADO DE MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS EM USO

Art. 30. O estado de manutenção dos veículos em uso será avaliado conforme procedimentos a serem definidos por ato do IBAMA.

§ 1º A regulamentação de que trata o *caput* deste artigo deverá ser elaborada em até 120 dias após a aprovação da presente Resolução, e deverá definir:

I - procedimentos de ensaio das emissões dos veículos com motor do ciclo Otto, em circulação, inclusive motociclos, para as versões e combustíveis disponíveis no mercado;

II - procedimentos de ensaio das emissões em veículos em uso com motor do ciclo Diesel para as versões e combustíveis disponíveis no mercado; e

III - procedimento de avaliação do nível de ruído de escapamento nos veículos em uso.

§ 2º No processo de elaboração e atualização dos atos do IBAMA, deverão ser observados o prazo de implementação, as normas técnicas específicas e as melhores práticas e processos de engenharia.

Art. 31. O IBAMA deve coordenar, com os órgãos responsáveis, a realização regular de estudos visando identificar procedimentos de inspeção mais eficazes e adequados às novas tecnologias veiculares, inclusive a possibilidade de utilização da inspeção de emissões em carga e do sistema de diagnose a bordo-OBDBr.

§ 1º Ao aprovar tecnicamente procedimentos de inspeção mais eficazes e adequados, o IBAMA deverá apresentar ao CONAMA relatórios técnicos com propostas de novos procedimentos e limites, para apreciação do Conselho, com vistas a incorporá-los às normas do Programa.

§ 2º O órgão responsável ou seus contratados deverão disponibilizar os meios necessários para a realização das atividades previstas no *caput* deste artigo.

§ 3º Fica facultado ao órgão ambiental responsável propor ao IBAMA procedimentos específicos para veículos que comprovadamente não atendam aos procedimentos estipulados nesta Resolução.

Art. 32. Para a avaliação do estado de veículos em uso, devem ser utilizados os limites de emissão constantes do Anexo desta Resolução.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 33. Os estados e municípios que já tenham concedido ou autorizado os serviços de inspeção ambiental veicular deverão adequar-se, no que couber, aos termos desta Resolução no prazo de até 24 meses a partir da sua publicação.

Art. 34. Caberá aos fabricantes, importadores e distribuidores de veículos automotores, motociclos e autopeças desenvolver, orientar e disseminar junto à rede de assistência técnica a eles vinculada, os requisitos e procedimentos relacionados com a correta manutenção e calibração de seus veículos quanto aos limites e procedimentos previstos nesta Resolução.

Art. 35. Em um prazo de doze meses após a publicação desta Resolução, o IBAMA deve disponibilizar, em seu Sítio na *Internet*, as características do veículo necessárias para a realização da inspeção veicular.

Art. 36. Ficam revogadas as Resoluções do CONAMA nº **7**, de 31 de agosto de 1993; nº **15**, de 29 de setembro de 1994; nº **18**, de 13 de dezembro de 1995; nº **227**, de 20 de agosto de 1997; nº **251**, de 12 de janeiro de 1999; nº **252**, de 1 de fevereiro de 1999; e nº **256**, de 30 de junho de 1999.

Art. 37. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

IZABELLA TEIXEIRA
Presidente do Conselho

(*) Republicada por conter incorreções na publicação dos Diários Oficiais da União de 26 de novembro de 2009, Seção 1, páginas 81/4 e 1º de abril de 2010, Seção 1, páginas 94/6.

ANEXO

LIMITES DE EMISSÃO

1. Para os veículos com motor do ciclo Otto, os limites máximos de emissão de escapamento de $CO_{corrigido}$ e $HC_{corrigido}$, de diluição e da velocidade angular do motor são os definidos nas tabelas 1 e 2, abaixo:

Tabela 1 - Limites máximos de emissão de $CO_{corrigido}$, em marcha lenta e a 2500rpm para veículos automotores com motor do ciclo Otto.

Ano de fabricação	**Limites de $CO_{corrigido}$ (%)**			
	Gasolina	Alcool	Flex	Gás Natural
Todos até 1979;	6,0	6,0	-	6,0
1980 - 1988	5,0	5,0	-	5,0
1989	4,0	4,0	-	4,0
1990 e 1991	3,5	3,5	-	3,5
1992 – 1996	3,0	3,0	-	3,0
1997 - 2002	1,0	1,0	-	1,0
2003 - 2005	0,5	0,5	0,5	1,0
2006 em diante	0,3	0,5	0,3	1,0

Obs.: Para os casos de veículos que utilizam combustível líquido e gasoso, serão considerados os limites de cada combustível.

Tabela 2 - Limites máximos de emissão de $HC_{corrigido}$, em marcha lenta e a 2500 rpm para veículos com motor do ciclo Otto.

Ano de fabricação	**Limites de $HC_{corrigido}$ (ppm de hexano)**			
	Gasolina	Álcool	Flex	Gás Natural
Até 1979;	700	1100	-	700
1980 - 1988	700	1100	-	700
1989	700	1100	-	700
1990 e 1991	700	1100	-	700
1992 - 1996	700	700	-	700
1997 - 2002	700	700	-	700
2003 - 2005	200	250	200	500
2006 em diante	100	250	100	500

Obs.: Para os casos de veículos que utilizam combustíveis líquido e gasoso, serão considerados os limites de cada combustível.

1.1. A velocidade angular de marcha lenta deverá estar na faixa de 600 a 1200 rpm e ser estável dentro de ± 100 rpm;

1.2. A velocidade angular em regime acelerado de 2500 rpm deve ter tolerância de ± 200 rpm;

1.3. O fator de diluição dos gases de escapamento deve ser igual ou inferior a 2,5. No caso do fator de diluição ser inferior a 1,0, este deverá ser considerado como igual a 1,0, para o cálculo dos valores corrigidos de CO e HC.

2. Para os motociclos e similares, com motor do ciclo Otto, os limites máximos de emissão de escapamento de COcorrigido e HCcorrigido, são os definidos na tabela 3 abaixo.

2.1. O fator de diluição dos gases de escapamento deve ser igual ou inferior a 2,5. No caso do fator de diluição ser inferior a 1,0, este deverá ser considerado como igual a 1,0, para o cálculo dos valores corrigidos de CO e HC.

2.2. A velocidade angular de marcha lenta deverá ser estável dentro de uma faixa de 300 rpm e não exceder os limites mínimo de 700 rpm e máximo de 1400 rpm.

Tabela 3 - Limites máximos de emissão de $CO_{corrigido}$, $HC_{corrigido}$ em marcha lenta e de fator de diluição(1) para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos(2):

Ano de fabricação	Cilindrada	1ª Fase (2010)		2ª Fase (a partir de 2011)	
		CO_{corr} (%)	HC_{corr} (ppm)	CO_{corr} (%)	HC_{corr} (ppm)
Até 2002	Todas	7,0	3500	5,0	3500
2003 a 2008	< 250cc	6,0	2000	4,5	2000
	≥ 250cc	4,5	2000	4,5	2000
A partir de 2009	Todas	1,0	200	1,0	200

(1) O fator de diluição deve ser no máximo de 2,5.

(2) Os limites de emissão de gases se aplicam somente aos motociclos e veículos similares equipados com motor do ciclo Otto de quatro tempos.

cc: Capacidade volumétrica do motor em cilindrada ou cm^3.

3. Para os veículos automotores do ciclo Diesel, os limites máximos de opacidade em aceleração livre são os valores certificados e divulgados pelo fabricante. Para veículos automotores do ciclo Diesel, que não tiverem seus limites máximos de opacidade em aceleração livre divulgados pelo fabricante, são os estabelecidos nas tabelas 4 e 5.

Tabela 4 - Limites máximos de opacidade em aceleração livre de veículos não abrangidos pela Resolução CONAMA 16/95 (anteriores a ano-modelo 1996)

Altitude	Tipo de Motor	
	Naturalmente Aspirado ou Turboalimentado com LDA (1)	Turboalimentado
Até 350 m	1,7 m^{-1}	2,1 m^{-1}
Acima de 350 m	2,5 m^{-1}	2,8 m^{-1}

(1) LDA é o dispositivo de controle da bomba injetora de combustível para adequação do seu débito à pressão do turboalimentador.

Tabela 5 - Limites de opacidade em aceleração livre de veículos a diesel posteriores à vigência da Resolução CONAMA 16/95 (ano-modelo1996 em diante)

Ano-Modelo	Altitude	Opacidade (m^{-1})
1996 - 1999	Até 350 m	2,1
	Acima de 350 m	2.8
2000 e posteriores	Até 350 m	1,7
	Acima de 350 m	2,3

4. Para todos os veículos automotores, nacionais ou importados, os limites máximos de ruído na condição parado são os valores certificados e divulgados pelo fabricante. Na inexistência desta informação, são estabelecidos os limites máximos de ruído na condição parado da tabela 6.

CONSULTORIA JURÍDICA
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Tabela 6 - Limites máximos de ruído emitidos por veículos automotores na condição parado para veículos em uso.

CATEGORIA	Posição do Motor	NÍVEL DE RUÍDO dB (A)
Veículo de passageiros até nove lugares e veículos de uso misto derivado de automóvel	Dianteiro	95
	Traseiro	103
Veículo de passageiros com mais de nove lugares, veículo de carga ou de tração, veículo de uso misto não derivado de automóvel e PBT até 3.500 kg	Dianteiro	95
	Traseiro	103
Veículo de passageiros ou de uso misto com mais de 9 lugares e PBT acima de 3.500 kg	Dianteiro	92
	Traseiro e entre eixos	98
Veículo de carga ou de tração com PBT acima de 3.500 kg	Todos	101
Motocicletas, motonetas, ciclomotores, bicicletas com motor auxiliar e veículos assemelhados	Todas	99

Observações:

1) Designações de veículos conforme NBR 6067.

2) PBT: Peso Bruto Total.

3) Potência: Potência efetiva líquida máxima conforme NBR ISO 1585.

5. Definições

CO: monóxido de carbono contido nos gases de escapamento, medido em % em volume.

COcorrigido: é o valor medido de monóxido de carbono e corrigido quanto à diluição dos gases amostrados, conforme a expressão:

$$CO_{corrigido} = \frac{15}{(CO + CO_2)_{medido}} \times CO_{medido}$$

HCcorrigido: é o valor medido de HC e corrigido quanto à diluição dos gases amostrados, conforme a expressão:

$$HC_{corrigido} = \frac{15}{(CO + CO_2)_{medido}} \times HC_{medido}$$

Fator de diluição dos gases de escapamento: é a razão volumétrica de diluição da amostra de gases de escapamento devida a entrada de ar no sistema, dada pela expressão:

$$F_{diluição} = \frac{15}{(CO + CO_2)_{medidos}}$$

Marcha Lenta: regime de trabalho em que a velocidade angular do motor especificada pelo fabricante deve ser mantida durante a operação do motor sem carga e com os controles do sistema de alimentação de combustível, acelerador e afogador, na posição de repouso.

Motor do ciclo Diesel: motor que funciona segundo o princípio de ignição por compressão.

Motor do ciclo Otto: motor que possui ignição por centelha.

Opacidade: medida de absorção de luz sofrida por um feixe luminoso ao atravessar uma coluna de gás de escapamento, expressa em m^{-1}, entre os fluxos de luz emergente e incidente.

Veículo bi-combustível: Veículo com dois tanques distintos para combustíveis diferentes, excluindo-se reservatório auxiliar de partida.

Veículo flex: Veículo que pode funcionar com gasolina ou álcool etílico hidratado combustível o qualquer mistura desses dois combustiveis num mesmo tanque.

Publicado no D.O.U. de 23/04/2010
Seção I Pág. 111
Assinatura: Raquel Mazzilli

CONSULTORIA JURÍDICA
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

RESOLUÇÃO Nº 418, DE 25 DE NOVEMBRO DE 2009(*)

Dispõe 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 e determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso.

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE-CONAMA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 8º, inciso VI da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, arts. 3º e 12 da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, arts. 104 e 131, entre outros dispositivos, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e

Considerando que a Inspeção Veicular Ambiental, se adequadamente implementada, pode ser um instrumento eficaz para a redução das emissões de gases e partículas poluentes e ruído pela frota circulante de veículos automotores, no âmbito do Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar-PRONAR, instituído pela Resolução CONAMA nº 5, de 15 de junho de 1989, bem como do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores-PROCONVE, criado pela Resolução CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986, e do Programa Nacional de Controle de Ruído de Veículos, nos termos das Resoluções CONAMA nºs 1 e 2, de 1993;

Considerando que a falta de manutenção e a manutenção incorreta dos veículos podem ser responsáveis pelo aumento da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis;

Considerando a necessidade de desenvolvimento de estratégias para a redução da poluição veicular, especialmente em áreas urbanas com problemas de contaminação atmosférica e poluição sonora; e

Considerando a necessidade de rever, atualizar e sistematizar a legislação referente à inspeção veicular ambiental, tendo em vista a evolução da tecnologia veicular e o desenvolvimento de novos procedimentos de inspeção, e a necessidade de desenvolvimento sistemático de estudos de custo-benefício, visando ao aperfeiçoamento contínuo das políticas públicas de controle da poluição do ar por veículos automotores, resolve:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Resolução estabelece critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular-PCPV, para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente, determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso.

Art. 2º Para fins desta Resolução são utilizadas as seguintes definições:

I - Motociclo: qualquer tipo de veículo automotor de duas rodas, incluídos os ciclomotores, motonetas e motocicletas;

II - Órgão responsável: órgão ambiental estadual ou municipal responsável pela implantação do Programa I/M, podendo também ser o órgão executor da operação e auditoria deste Programa;

III - Sistema OBD: sistema de diagnose de bordo utilizado no controle das emissões e capaz de identificar a origem provável das falhas, verificadas por meio de códigos de falha armazenados na memória do módulo de controle do motor, implantado no Brasil em duas fases, OBDBr-1 e OBDBr-2; e

IV - Veículos de uso intenso: veículos leves comerciais, veículos pesados e táxis.

CAPÍTULO II

DO PLANO DE CONTROLE DE POLUIÇÃO VEICULAR-PCPV

Art. 3º O Plano de Controle de Poluição Veicular-PCPV constitui instrumento de gestão da qualidade do ar do Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar-PRONAR e do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores-PROCONVE, com o objetivo de estabelecer regras de gestão e controle da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis de veículos.

Art. 4º O PCPV a ser elaborado pelos órgãos ambientais estaduais ouvidos os municípios e o PCPV do Distrito Federal deverão ter como base o inventário de emissões de fontes móveis e, quando houver, o monitoramento da qualidade do ar, visando a redução da emissão de poluentes, e deverá caracterizar, de forma clara e objetiva, as alternativas de ações de gestão e controle da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis, incluindo-se um Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, quando este se fizer necessário.

§ 1º O PCPV deverá conter, além de outras informações, dados sobre o comprometimento da qualidade do ar nas regiões abrangidas e sobre a contribuição relativa de fontes móveis para tal comprometimento.

§ 2º Com base nos dados de que trata o § 1º, o PCPV deverá avaliar e comparar os diferentes instrumentos e alternativas de controle da poluição do ar por veículos automotores, justificando tecnicamente as medidas selecionadas com base no seu custo e efetividade em termos de redução das emissões e melhoria da qualidade do ar.

Art. 5º Os órgãos ambientais dos estados e do Distrito Federal deverão, no prazo de 12 (doze) meses, elaborar, aprovar, publicar o PCPV e dar ciência do mesmo aos respectivos conselhos estaduais de meio ambiente, a partir da data de publicação desta Resolução.

§ 1º O prazo mencionado no caput deste artigo se aplica também aos órgãos ambientais dos municípios com frota superior a três milhões de veículos.

§ 2º Fica facultado aos municípios com frota inferior a três milhões de veículos a elaboração de seus próprios PCPVs.

§ 3º Os PCPVs municipais devem ser elaborados em consonância com o PCPV estadual.

Art. 6º Nas hipóteses em que o PCPV indicar a realização de um programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, este deverá descrever suas características conceituais e operacionais determinadas nesta Resolução, e estabelecer, no mínimo:

I - a extensão geográfica e as regiões a serem priorizadas;

II - a frota-alvo e respectivos embasamentos técnicos e legais;

III - o cronograma de implantação;

IV - a forma de vinculação com o sistema estadual de registro e de licenciamento de trânsito de veículos;

V - a periodicidade da inspeção;

VI - a análise econômica; e

VII - a forma de integração, quando for o caso, com programas de inspeção de segurança veicular e outros similares.

§ 1º A frota alvo do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M será definida de forma a abranger os veículos automotores, motocicletas e veículos similares com motor de combustão interna, independentemente do tipo de combustível que utilizarem.

§ 2º A frota alvo poderá compreender apenas uma parcela da frota licenciada na região de interesse, a ser ampliada ou restringida a critério do órgão responsável em razão da experiência e dos resultados obtidos com a implantação do Programa e das necessidades regionais.

§ 3º A frota alvo do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M será definida município a município, com base na sua contribuição para o comprometimento da qualidade do ar.

§ 4º No que se refere à frota alvo, o PCPV poderá determinar a dispensa da inspeção obrigatória para os veículos concebidos unicamente para aplicações militares, agrícolas, de competição, tratores, máquinas de terraplenagem e pavimentação e outros de aplicação ou de concepção especial sem procedimentos específicos para obtenção de LCVM/LCM.

Art. 7º Os PCPVs devem ainda prever a criação de medidas específicas de incentivo à manutenção e fiscalização da frota de uso intenso, especialmente aquela voltada ao transporte público e de cargas e condições específicas para circulação de veículos automotores.

Art. 8º Fica a critério do órgão responsável, no âmbito do PCPV, o estabelecimento e implantação de Programas Integrados de Inspeção e Manutenção, de modo que, além da inspeção obrigatória de itens relacionados com as emissões de poluentes e ruído, sejam também incluídos aqueles relativos à segurança veicular, de acordo com regulamentação específica dos órgãos de trânsito.

Parágrafo único. O órgão responsável ou as empresas contratadas, no caso de regime de execução indireta, deverão buscar o estabelecimento de acordos com as concessionárias das inspeções de segurança veicular, contratadas nos termos da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito-CONTRAN, para a realização, no mesmo local, das duas inspeções, mantidas as responsabilidades individuais de cada executor.

Art. 9º O PCPV será periodicamente avaliado e revisto pelo órgão responsável com base nos seguintes quesitos:

I - comparação entre os resultados esperados e aqueles obtidos, especialmente o que se refere às emissões inicialmente previstas e aquelas efetivamente obtidas por meio da implementação do Plano;

II - avaliação de novas alternativas de controle de poluição veicular;

III - evolução da tecnologia veicular de novos modelos e das tecnologias de inspeção veicular ambiental;

IV - projeções referentes à evolução da frota circulante; e

V - relação custo/benefício dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M identificada nos estudos previstos pelo artigo 14 (catorze) da presente Resolução e de outras alternativas de ações de gestão e controle de emissão de poluentes e do consumo de combustíveis.

Parágrafo único. O PCPV deverá ser revisto no mínimo a cada três anos, podendo o órgão responsável estabelecer um intervalo menor entre revisões.

CAPÍTULO III

DO PROGRAMA DE INSPEÇÃO E MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS EM USO - I/M

Seção I

Diretrizes Gerais

Art. 10. O Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M tem o objetivo de identificar desconformidades dos veículos em uso, tendo como referências:

I - as especificações originais dos fabricantes dos veículos;

II - as exigências da regulamentação do PROCONVE; e

III - as falhas de manutenção e alterações do projeto original que causem aumento na emissão de poluentes.

Parágrafo único. A implementação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M somente poderá ser feita após a elaboração de um Plano de Controle de Poluição Veicular - PCPV.

Art. 11. As autoridades competentes poderão desenvolver fiscalização em campo com base nos procedimentos e limites estabelecidos nesta Resolução e em seus regulamentos e normas complementares.

Art. 12. Os Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M serão implantados prioritariamente em regiões que apresentem, com base em estudo técnico, comprometimento da qualidade do ar devido às emissões de poluentes pela frota circulante.

§ 1º O Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, de que trata o caput, deverá ser implantado dentro do prazo de 18 meses, contados da data da publicação do PCPV.

§ 2º Os serviços técnicos inerentes à execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M poderão ser realizados diretamente pelo respectivo órgão responsável ou por meio da contratação pelo poder público de serviços especializados.

Art. 13. Caberá ao órgão estadual de meio ambiente a responsabilidade pela execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, conforme definido no PCPV.

§ 1º Os municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos poderão implantar Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M próprios, mediante convênio específico com o estado.

§ 2º Os demais municípios ou consórcios de municípios, indicados pelo Plano de Controle de Poluição Veicular, também poderão implantar Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M próprios, mediante convênio específico com o estado, cabendo a este a responsabilidade pela supervisão do programa.

Art. 14. Os órgãos ambientais responsáveis pela execução da inspeção veicular e seus operadores devem desenvolver e manter atualizados, a cada três anos, mediante publicação, estudos sobre a relação custo/benefício dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M em andamento.

Parágrafo único. Os custos e benefícios de que trata o caput deste artigo serão identificados pelos operadores dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M em comum acordo com as autoridades ambientais e de saúde pública locais e valorados conforme as melhores práticas aplicáveis.

Art. 15. No estágio inicial do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, o órgão responsável poderá considerar, a seu critério, por um prazo máximo de 12 meses, contado do início da operação, uma fase de testes com os objetivos de divulgação da sua sistemática, conscientização do público e ajustes das exigências do Programa.

Art. 16. A periodicidade da inspeção veicular ambiental deverá ser anual.

Parágrafo único. No caso das frotas de uso intenso, deverão ser intensificadas as ações para adoção do Programa Interno de Automonitoramento da Correta Manutenção da Frota, conforme diretrizes estabelecidas pelo IBAMA, bem como aquelas voltadas à implementação de programas estaduais para a melhoria da manutenção de veículos diesel e a programas empresariais voluntários de inspeção e manutenção.

Art. 17. O órgão responsável deverá divulgar, permanentemente, as condições de participação da frota alvo no Programa e as informações básicas relacionadas à inspeção.

Art. 18. Os órgãos estaduais e municipais de meio ambiente deverão promover ações visando à celebração de convênio com o órgão executivo de trânsito competente, que objetive o cumprimento dos procedimentos de sua competência na execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, tendo em vista as seguintes diretrizes:

I - a execução, por delegação, das inspeções de emissões de poluentes e ruído;

II - o estabelecimento de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M integrados, mantidas as responsabilidades individuais de cada executor, conforme determinado pelo CONAMA e pelo Conselho Nacional de Trânsito-CONTRAN.

III - a integração das atividades para evitar a coexistência de programas duplicados de emissões e segurança em uma mesma área de atuação, ressalvadas as situações jurídicas consolidadas;

IV - a inclusão, em áreas ainda não abrangidas pelo PCPV e mediante delegação, das verificações dos itens ambientais nos programas de inspeção de segurança, segundo os critérios técnicos definidos pelo CONAMA e sob a orientação e supervisão do respectivo órgão ambiental estadual; e

V - ao intercâmbio permanente de informações, especialmente as ambientais necessárias ao correto licenciamento do veículo e as informações dos órgãos executivos de trânsito necessárias à adequada operação da inspeção ambiental.

Art. 19. O Ministério do Meio Ambiente, por meio do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA, deverá orientar os órgãos responsáveis pela implantação dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, que venham a encontrar dificuldades técnicas.

Seção II

Da Operacionalização e Execução

Art. 20. Após os prazos previstos no art. 5º e no parágrafo 1º do art. 12, os veículos da frota alvo sujeitos à inspeção periódica não poderão obter o licenciamento anual sem terem sido inspecionados e aprovados quanto aos níveis de emissão, de acordo com os procedimentos e limites estabelecidos pelo CONAMA ou, quando couber, pelo órgão responsável.

§ 1º Os veículos pertencentes à frota alvo deverão ser inspecionados com antecedência máxima de noventa dias da data limite para o seu licenciamento anual.

§ 2º Para os veículos leves de passageiros equipados com motor do ciclo Otto, a inspeção de que trata esta Resolução somente será obrigatória a partir do segundo licenciamento anual, inclusive.

Art. 21. O início efetivo das inspeções de emissões de poluentes e ruído, observado o prazo previsto no parágrafo primeiro do artigo 12 desta Resolução, será formalmente comunicado pelo órgão responsável ao órgão executivo de trânsito do Estado para que este adote as medidas previstas nos parágrafos 2º e 3º do artigo 131 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 22. Atendidas as condições estabelecidas nesta Resolução, caberá ao órgão responsável a elaboração dos critérios para implantação e execução dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M e para a certificação de operadores de linha dos centros de inspeção, bem como o estabelecimento de procedimentos de controle de qualidade, auditorias e normas complementares, tendo em vista as peculiaridades locais.

Art. 23. Os órgãos ambientais responsáveis pela implantação dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M devem desenvolver sistemas permanentes de auditoria, realizada por instituições idôneas e tecnicamente capacitadas, abrangendo a qualidade de equipamentos e procedimentos, bem como o desempenho estatístico dos registros de inspeção, conforme requisitos a serem definidos pelo órgão responsável.

Parágrafo único. Em caso de programas operados por terceiros, as falhas sistemáticas identificadas pela auditoria devem ser necessariamente vinculadas a um sistema de penalidades contratuais claramente definido.

Art. 24. Os Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M deverão ser dimensionados prevendo a construção de linhas de inspeção para veículos leves, pesados, motociclos e veículos similares, em proporção adequada à frota alvo do Programa.

Art. 25. As inspeções obrigatórias deverão ser realizadas em centros de inspeção distribuídos pela área de abrangência do Programa.

Art. 26. Fica permitida a operação de estações móveis de inspeção para a solução de problemas específicos ou para o atendimento local de grandes frotas cativas.

Art. 27. O IBAMA deverá regulamentar, no prazo de três meses após a aprovação da presente Resolução, os procedimentos gerais de inspeção que devem ser adotados pelos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, dando ciência ao CONAMA na reunião subsequente ao prazo estabelecido.

Seção III

Do Acesso a Informações e Dados Oriundos do Programa

Art. 28. Todas as atividades de coleta de dados, registro de informações, execução dos procedimentos de inspeção, comparação dos dados de inspeção com os limites estabelecidos e fornecimento de certificados e relatórios, deverão ser realizadas por meio de sistemas informatizados, conforme requisitos definidos pelo órgão responsável.

§ 1º Fica o prestador do serviço obrigado a fornecer todos os dados referentes à inspeção ambiental aos órgãos responsáveis.

§ 2º Os órgãos responsáveis deverão disponibilizar em sistema eletrônico de transmissão de dados ao Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais e Renováveis-IBAMA as informações consolidadas pelos estados referentes à inspeção veicular ambiental.

Art. 29. As informações do Programa são públicas, cabendo ao órgão responsável pela inspeção ambiental prover relatórios anuais referentes aos resultados do programa, em conformidade ao determinado no respectivo PCPV.

§ 1º Os relatórios de que trata o caput deverão conter, no mínimo:

I - resultados de aprovação e reprovação, explicitando-se o motivo da reprovação;

II - dados de emissão de poluentes dos veículos inspecionados, segmentados por categoria, explicitando-se a média e o desvio padrão; e

III - avaliação dos efeitos do programa sobre a qualidade do ar, tomando-se como base os dados da rede de monitoramento, quando houver.

§ 2º As informações consolidadas por estado relativas aos incisos I e II devem ser apresentadas conforme o combustível, a categoria, o tipo, ano de fabricação do veículo, a classificação dos veículos nos termos da Resolução CONAMA 15, de 13 de dezembro de 1995 e posteriores, bem como a classificação de marca-modelo-versão.

§ 3º Fica o IBAMA responsável pela elaboração, a partir dos relatórios mencionados no parágrafo anterior, de um Relatório Nacional de Inspeção Veicular Ambiental, que deverá conter a compilação de todos os relatórios apresentados em um documento sistematizado.

§ 4º O Relatório Nacional de Inspeção Veicular Ambiental deverá ser apresentado ao CONAMA anualmente.

§ 5º Deve-se dar ampla publicidade aos relatórios anuais disciplinados neste artigo.

CAPÍTULO IV

DOS LIMITES E PROCEDIMENTOS PARA A AVALIAÇÃO DO ESTADO DE MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS EM USO

Art. 30. O estado de manutenção dos veículos em uso será avaliado conforme procedimentos a serem definidos por ato do IBAMA.

§ 1º A regulamentação de que trata o caput deste artigo deverá ser elaborada em até 120 dias após a aprovação da presente Resolução, e deverá definir:

I - procedimentos de ensaio das emissões dos veículos com motor do ciclo Otto, em circulação, inclusive motociclos, para as versões e combustíveis disponíveis no mercado;

II - procedimentos de ensaio das emissões em veículos em uso com motor do ciclo Diesel para as versões e combustíveis disponíveis no mercado; e

III - procedimento de avaliação do nível de ruído de escapamento nos veículos em uso.

§ 2º No processo de elaboração e atualização dos atos do IBAMA, deverão ser observados o prazo de implementação, as normas técnicas específicas e as melhores práticas e processos de engenharia.

Art. 31. O IBAMA deve coordenar, com os órgãos responsáveis, a realização regular de estudos visando identificar procedimentos de inspeção mais eficazes e adequados às novas tecnologias veiculares, inclusive a possibilidade de utilização da inspeção de emissões em carga e do sistema de diagnose a bordo-OBDBr.

§ 1º Ao aprovar tecnicamente procedimentos de inspeção mais eficazes e adequados, o IBAMA deverá apresentar ao CONAMA relatórios técnicos com propostas de novos procedimentos e limites, para apreciação do Conselho, com vistas a incorporá-los às normas do Programa.

§ 2º O órgão responsável ou seus contratados deverão disponibilizar os meios necessários para a realização das atividades previstas no caput deste artigo.

§ 3º Fica facultado ao órgão ambiental responsável propor ao IBAMA procedimentos específicos para veículos que comprovadamente não atendam aos procedimentos estipulados nesta Resolução.

Art. 32. Para a avaliação do estado de veículos em uso, devem ser utilizados os limites de emissão constantes do Anexo desta Resolução.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 33. Os estados e municípios que já tenham concedido ou autorizado os serviços de inspeção ambiental veicular deverão adequar-se, no que couber, aos termos desta Resolução no prazo de até 24 meses a partir da sua publicação.

Art. 34. Caberá aos fabricantes, importadores e distribuidores de veículos automotores, motociclos e autopeças desenvolver, orientar e disseminar junto à rede de assistência técnica a eles vinculada, os requisitos e procedimentos relacionados com a correta manutenção e calibração de seus veículos quanto aos limites e procedimentos previstos nesta Resolução.

Art. 35. Em um prazo de doze meses após a publicação desta Resolução, o IBAMA deve disponibilizar, em seu Sítio na Internet, as características do veículo necessárias para a realização da inspeção veicular.

Art. 36. Ficam revogadas as Resoluções do CONAMA nº 7, de 31 de agosto de 1993; nº 15, de 29 de setembro de 1994; nº 18, de 13 de dezembro de 1995; nº 227, de 20 de agosto de 1997; nº 251, de 12 de janeiro de 1999; nº 252, de 1 de fevereiro de 1999; e nº 256, de 30 de junho de 1999.

Art. 37. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

IZABELLA TEIXEIRA
Presidente do Conselho

ANEXO

LIMITES DE EMISSÃO

1. Para os veículos com motor do ciclo Otto, os limites máximos de emissão de escapamento de $CO_{corrigido}$ e $HC_{corrigido}$, de diluição e da velocidade angular do motor são os definidos nas tabelas 1 e 2, abaixo:

Tabela 1 - Limites máximos de emissão de $CO_{corrigido}$, em marcha lenta e a 2500rpm para veículos automotores com motor do ciclo Otto.

Ano de fabricação	Limites de $CO_{corrigido}$ (%)			
	Gasolina	Álcool	Flex	Gás Natural
Todos até 1979:	6,0	6,0	-	6,0
1980 - 1988	5,0	5,0	-	5,0
1989	4,0	4,0	-	4,0
1990 e 1991	3,5	3,5	-	3,5
1992 - 1996	3,0	3,0	-	3,0
1997 - 2002	1,0	1,0	-	1,0
2003 - 2005	0,5	0,5	0,5	1,0
2006 em diante	0,3	0,3	0,3	1,0

Obs.: Para os casos de veículos que utilizam combustível líquido e gasoso, serão considerados os limites de cada combustível.

Tabela 2 - Limites máximos de emissão de $HC_{corrigido}$, em marcha lenta e a 2500 rpm para veículos com motor do ciclo Otto.

Ano de fabricação	Limites de $HC_{corrigido}$ (ppm de hexano)			
	Gasolina	Álcool	Flex	Gás Natural
Até 1979:	700	1100	-	700
1980 - 1988	700	1100	-	700
1989	700	1100	-	700
1990 e 1991	700	1100	-	700
1992 - 1996	700	700	-	700
1997 - 2002	700	700	-	700
2003 - 2005	300	350	300	500
2006 em diante	100	250	100	500

Obs.: Para os casos de veículos que utilizam combustíveis líquido e gasoso, serão considerados os limites de cada combustível.

1.1. A velocidade angular de marcha lenta deverá estar na faixa de 600 a 1200 rpm e ser estável dentro de ± 100 rpm;

1.2. A velocidade angular em regime acelerado de 2500 rpm deve ter tolerância de ± 200 rpm;

1.3. O fator de diluição dos gases de escapamento deve ser igual ou inferior a 2,5. No caso do fator de diluição ser inferior a 1,0, este deverá ser considerado como igual a 1,0, para o cálculo dos valores corrigidos de CO e HC.

2. Para os motociclos e similares, com motor do ciclo Otto, os limites máximos de emissão de escapamento de COcorrigido e HCcorrigido, são os definidos na tabela 3 abaixo.

2.1. O fator de diluição dos gases de escapamento deve ser igual ou inferior a 2,5. No caso do fator de diluição ser inferior a 1,0, este deverá ser considerado como igual a 1,0, para o cálculo dos valores corrigidos de CO e HC.

2.2. A velocidade angular de marcha lenta deverá ser estável dentro de uma faixa de 300 rpm e não exceder os limites mínimo de 700 rpm e máximo de 1400 rpm.

Tabela 3 - Limites máximos de emissão de $CO_{corrigido}$, $HC_{corrigido}$ em marcha lenta e de fator de diluição(1) para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos(2):

Ano de fabricação	Cilindrada	1ª Fase (2010)		2ª Fase (a partir de 2011)	
		CO_{corr} (%)	HC_{corr} (ppm)	CO_{corr} (%)	HC_{corr} (ppm)
Até 2007	Todas	7,0	3500	5,0	3500
2007 a 2008	< 350cc	6,0	2000	4,5	2000
	> 350cc	4,5	2000	4,5	2000
A partir de 2009	Todas	1,0	300	1,0	300

(1) O fator de diluição deve ser no máximo de 2,5.

(2) Os limites de emissão de gases se aplicam somente aos motociclos e veículos similares equipados com motor do ciclo Otto de quatro tempos.

cc: Capacidade volumétrica do motor em cilindrada ou cm^3.

3. Para os veículos automotores do ciclo Diesel, os limites máximos de opacidade em aceleração livre são os valores certificados e divulgados pelo fabricante. Para veículos automotores do ciclo Diesel, que não tiverem seus limites máximos de opacidade em aceleração livre divulgados pelo fabricante, são os estabelecidos nas tabelas 4 e 5.

Tabela 4 - Limites máximos de opacidade em aceleração livre de veículos não abrangidos pela Resolução CONAMA 16/95 (anteriores a ano-modelo 1996)

Altitude	Tipo de Motor	
	Naturalmente Aspirado ou Turboalimentado com LDA (1)	Turboalimentado
Até 350 m	1,7 m^{-1}	2,1 m^{-1}
Acima de 350 m	2,5 m^{-1}	3,8 m^{-1}

(1) LDA é o dispositivo de controle da bomba injetora de combustível para adequação do seu débito à pressão do turboalimentador.

Tabela 5 - Limites de opacidade em aceleração livre de veículos a diesel posteriores à vigência da Resolução CONAMA 16/95 (ano-modelo1996 em diante)

Ano-Modelo	Altitude	Opacidade (m^{-1})
1996 - 1999	Até 350 m	2,1
	Acima de 350 m	2,8
2000 e posteriores	Até 350 m	1,7
	Acima de 350 m	2,3

4. Para todos os veículos automotores, nacionais ou importados, os limites máximos de ruído na condição parado são os valores certificados e divulgados pelo fabricante. Na inexistência desta informação, são estabelecidos os limites máximos de ruído na condição parado da tabela 6.

Tabela 6 - Limites máximos de ruído emitidos por veículos automotores na condição parado para veículos em uso.

CATEGORIA	Posição do Motor	NÍVEL DE RUÍDO dB (A)
Veículo de passageiros até nove lugares e veículos de uso misto derivado de automóvel	Dianteiro	95
	Traseiro	103
Veículo de passageiros com mais de nove lugares, veículo de carga ou de tração, veículo de uso misto não derivado de automóvel e PBT até 3.500 kg	Dianteiro	95
	Traseiro	103
Veículo de passageiros ou de uso misto com mais de 9 lugares e PBT acima de 3.500 kg	Dianteiro	92
	Traseiro e entre eixos	98
Veículo de carga ou de tração com PBT acima de 3.500 kg	Todos	101
Motocicletas, motonetas, ciclomotores, bicicletas com motor auxiliar e veículos assemelhados	Todas	99

Observações:

1) Designações de veículos conforme NBR 6067.

2) PBT: Peso Bruto Total.

3) Potência: Potência efetiva líquida máxima conforme NBR ISO 1585.

5. Definições

CO: monóxido de carbono contido nos gases de escapamento, medido em % em volume.

COcorrigido: é o valor medido de monóxido de carbono e corrigido quanto à diluição dos gases amostrados, conforme a expressão:

$$CO_{corrigido} = \frac{15}{(CO + CO_2)_{medido}} \times CO_{medido}$$

DCONAMA/SECEX/MMA
Fls. 13
Proc. 2726/2010-92
Rubrica

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA
Diretoria de Qualidade Ambiental - DIQUA
SCEN Trecho 2 Edifício Sede do Ibama - Bloco C - CEP 70818-900 - Brasília/ DF
Tel. (61) 3316-1592 - Fax: (61) 3316-1240 - www.ibama.gov.br

Ofício nº 417/2010/IBAMA/DIQUA

Brasília, 14 de junho de 2010.

Ao Excelentíssimo Senhor
José Machado
Secretário Executivo do Ministério do Meio Ambiente

Assunto: Revisão de limites impostos pela Resolução CONAMA nº 418/2009

Prezado Secretário,

1. A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA e Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – ABRACICLO pleiteiam junto ao CONAMA a revisão de limites estabelecidos na Resolução nº 418/2009 alegando, a primeira, incongruência entre o limite da inspeção e o da homologação e a segunda, que a mudança dos limites que houve no plenario do CONAMA, tornou estes mais severos e distantes da realidade, elevando o número de reprovações nas inspeções do Estado do Rio de Janeiro e do Município de São Paulo.

2. De fato as duas alegações são procedentes, a da ANFAVEA porque o procedimento de medição e o limite de monóxido de carbono em marcha lenta para homologação (Resoluções nº 15/95 e nº 315/02) é de 0,5%, enquanto o da inspeção para veículo em uso (Res. Nº 418/09) é de 0,3%, e, apesar dos dados estatísticos indicarem ser 0,3% um limite viável, não previu os casos em que veículos, inclusive novos, estariam com emissão entre 0,3 e 0,5, ou seja, homologados dentro do limites, portanto cumprindo as exigências do PROCONVE, e reprovados na inspeção. Já a alegação da ABRACICLO, também procede porque, aprovando uma proposta do Estado de São Paulo, foi alterado no plenário da 54º Reunião Extraordinária do CONAMA, a tabela de limites aprovada na CTCQA, tornando-os mais restritos a ponto de estarem reprovando um elevado número de veículos, inclusive novos, nas inspeções do Estado do Rio de Janeiro e do Município de São Paulo.

3. Isto posto, e considerando que o objetivo maior dos Programas de I/M não é reprovar, mas sim criar no proprietário uma cultura da correta manutenção do seu veículo, e ainda por julgar procedente os dois pleitos, venho solicitar a Vossa Excelência determinar o encaminhamento deste tema, em regime de urgência, para a CTCQA para que analise e proponha ao CONAMA, já na sua próxima reunião, uma solução para o caso.

Atenciosamente,

Fernando da Costa Marques
Diretor de Qualidade Ambiental

CC.: Departamento de Apoio ao CONAMA

EM BRANCO

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
SECRETARIA DE MUDANÇAS CLIMÁTICAS E QUALIDADE AMBIENTAL
DEPARTAMENTO DE MUDANÇAS CLIMÁTICAS
Esplanada dos Ministérios, Bloco B, Sala 801
Tel.: 61-2028/1734, Fax: 61-20281759/1760

Assunto: Divergências entre limites de emissão nas Resoluções CONAMA 418/09, 15/1995 e 315/2002, 297/2002 e 342/2003.

Origem: CONAMA/ SECEX

Brasília/DF, 16 de junho de 2010

PARECER TÉCNICO Nº 3/GQA/DEMC/SMCQ/2010

Ref: Revisão da Resolução CONAMA nº 418/2009

Contextualização:

1. A Associação Brasileira de Fabricantes de Veículos Automotores- ANFAVEA, juntamente com a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares- ABRACICLO, solicitam ao Conselho Nacional do Meio Ambiente- CONAMA a revisão de alguns limites de emissão estabelecidos pela Resolução CONAMA nº 418/2009, para veículos leves do ciclo Otto e motociclos, respectivamente.

2. A ANFAVEA chama atenção para a diferença entre o valor do limite de emissão constante no Anexo I da Resolução CONAMA nº 418/2009, que é igual a 0,3 %, e o limite de emissão estabelecido, para as mesmas condições de medição, pelas Resoluções nº 15/1995 e nº 315/2002, que regulamentam o Programa de Programa de Controle da Poluição por Veículos Automotores-PROCONVE, da ordem de 0,5 %. Dessa forma, veículos novos, em conformidade com o PROCONVE estariam sendo reprovados pela inspeção.

3. Já a demanda da ABRACICLO diz respeito aos limites de emissão para monóxido de carbono (CO corrigido) em marcha lenta e hidrocarbonetos (HC corrigido) para motociclos, que estariam mais rígidos do que os limites estabelecidos pelo Programa de Controle da Poluição por Motociclos/ PROMOT, além da inserção de uma fase mais restritiva na inspeção veicular do que a elaborada pelo Grupo de Trabalho e aprovada pela Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.

Análise:

1. A Resolução CONAMA nº 418/2009 dispõe sobre critérios para a elaboração dos Planos de Controle da 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.

2. As tabelas 1 e 2 do Anexo I da Resolução CONAMA nº 418/2009 apresentam os limites máximos de emissão de escapamento de CO corrigido e HC corrigido, de diluição e da velocidade angular do motor para os veículos do Ciclo Otto, movidos a gasolina, álcool, combustível flexível e gás natural em circulação, bem como os procedimentos para a execução das citadas aferições.

3. Os valores tiveram origem na Proposta do Grupo de Trabalho que elaborou a Resolução nº 418/2009, tendo os limites de emissão a serem atendidos na Inspeção para os veículos do Ciclo Otto fabricados a partir de 2006 os seguintes valores:

Monóxido de carbono (CO) corrigido em marcha lenta: 0,3%

Hidrocarbonetos (HC) corrigido: 100 ppm_{hex} (gasolina e flex), 250 ppm_{hex} (álcool) e 100/500 ppm_{hex} (gás natural).

4. Tanto o Art. 3º da Resolução CONAMA nº 315/2002, que estabeleceu os limites de emissão para veículos leves de passageiros para os veículos fabricados a partir de janeiro de 2007 (Fase L4), quanto o Art. 4o da mesma Resolução, que estabeleceu os limites de emissão para os mesmos veículos, com fabricação a partir de janeiro de 2009 (Fase L5) adotam para o parâmetro "CO corrigido em marcha lenta" o mesmo valor, igual a 0,5 %.

5. Para os motociclos, os limites de emissão estabelecidos pela Resolução nº 418/2009 constam na Tabela 3 do mesmo Anexo I.

6. As Resoluções nº 297/2002 e 342/2003 estabeleceram as fases do Programa de Controle da Poluição por Motociclos/ PROMOT atualmente vigentes . Transcrevendo o Art. 8 da primeira, que estabeleceu os limites máximos de emissão de gases de escapamento para motociclos e similares novos, temos os seguintes limites para os veículos produzidos a partir de de janeiro de 2003:

a) monóxido de carbono:13,0 g/km;

b) hidrocarbonetos: 3,0 g/km;

c) óxidos de nitrogênio: 0,3 g/km;

d) teor de monóxido de carbono em marcha lenta:

1 - 6,0% em volume para motociclos com deslocamento volumétrico menor ou igual a duzentos e cinqüenta centímetros cúbicos; e

2 - 4,5% em volume para motociclos com deslocamento volumétrico maior que duzentos e cinqüenta centímetros cúbicos.

7. Os limites de emissão para motociclos e similares estabelecidos pelo PROMOT constam da Resolução nº 342/2003 , conforme:

Art. 1º .....I - para lançamentos de novos modelos de veículos, dotados de novas configurações de motor, sistema de alimentação, transmissão e exaustão, produzidos a partir de janeiro de 2005:

a) veículos com motor de deslocamento volumétrico < 150 cm3:

1. monóxido de carbono: 5,5 g/km;
2. hidrocarbonetos: 1,2 g/km;
3. óxidos de nitrogênio: 0,3 g/km.

b) veículos com motor de deslocamento volumétrico < 150 cm3:

1. monóxido de carbono: 5,5 g/km;
2. hidrocarbonetos: 1,0 g/km;
3. óxidos de nitrogênio: 0,3 g/km.

Art. IV - para todos os modelos de veículos em produção a partir de janeiro de 2009:

a) veículos com motor de capacidade volumétrica < 150 cm3:

1. monóxido de carbono: 2,0 g/km;
2. hidrocarbonetos: 0,8 g/km;
3. óxidos de nitrogênio: 0,15 g/km.

b) veículos com motor de capacidade volumétrica < 150 cm3:

1. monóxido de carbono: 2,0 g/km;
2. hidrocarbonetos: 0,3 g/km;
3. óxidos de nitrogênio: 0,15 g/km.

8. A ABRACICLO demonstra as diferenças entre os limites de emissão para motociclos por meio de duas tabelas: a primeira tabela, dita "versão elaborada e aprovada pela Câmara Técnica" e a segunda, com os limites aprovados na Reunião Ordinária do CONAMA. De fato, a primeira tabela é idêntica a que consta na proposta de Resolução,

discutida pelo Grupo de Trabalho que a elaborou, e que está disponível na página do CONAMA.

Conclusão:

9. Diante da diferença entre os valores dos limites de emissão para o parâmetro CO em marcha lenta entre a Resolução 315/2002, que regulamenta fases do PROCONVE, por entender que muitos veículos novos em conformidade com o referido Programa não podem estar sendo reprovados pela Inspeção, esse parecer é **favorável** à revisão do limite de emissão proposta pela ANFAVEA

10. Da mesma forma, é **favorável** à discussão do pleito da ABRACICLO, em virtude da aprovação, na Reunião Ordinária, de limites de emissão diferentes dos propostos pelo Grupo de Trabalho e aprovados na Câmara Técnica que a antecedeu.

11. Da mesma forma, entende-se pertinente que seja feita uma padronização entre as unidades utilizadas nos limites de emissão (g/km, ppm) e nas configurações de motor dos motociclos (número de cilindradas) entre as Resoluções que regulamentam o PROCONVE, o PROMOT e a Inspeção Veicular.

À consideração superior,

Lorenza Alberici da Silva
Técnica Especializada GQA/DEMC/SMCQ

De acordo,

RUDOLF DO NORONHA
Gerente de Qualidade do Ar

Assunto: Fwd: Fwd: mensagem de Rudolf de Noronha
De: Adriana Sobral Barbosa Mandarino <adriana.mandarino@mma.gov.br>
Data: Mon, 26 Jul 2010 15:57:24 -0300
Para: Adriano Gerin Ribeiro <adriano.ribeiro@mma.gov.br>

adriano,
colocar que a proposta é do MMA/ibama

Adriana Mandarino
Diretora Adjunta
Departamento de Apoio ao
Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA
Secretaria Executiva do Ministério do Meio Ambiente - SECEX/MMA
(61) 2028-2207, 2028-2188

-------- Mensagem original --------
Assunto: Fwd: mensagem de Rudolf de Noronha
Data: Mon, 26 Jul 2010 15:56:26 -0300
De: Lorenza Silva <lorenza.silva@gmail.com>
Para:adriana.mandarino@mma.gov.br

---------- Mensagem encaminhada ----------
De: **Lorenza Silva** <lorenza.silva@gmail.com>
Data: 26 de julho de 2010 15:55
Assunto: mensagem de Rudolf de Noronha
Para: volney.zanardi@mma.gov.br, nilo.diniz@mma.gov.br, adriano.gerin@mma.gov.br, Rudolf de Noronha <rudolf.noronha@mma.gov.br>, paulo.macedo@ibama.gov.br, marcio.veloso@ibama.gov.br, adriana.mandarino@terra.com.br

Prezados,

Em nome do Gerente de Qualidade do Ar da SMCQ/MMA, Sr Rudolf de Noronha, encaminho proposta de resolução MMA/IBAMA sugerindo alterações nos limites de emissão previstos na resolução Conama 418/09.
atenciosamente
Lorenza Alberici da Silva

Proposta de alteração Resolucao 418 MMA IBAMA.doc

EM BRANCO

RESOLUÇÃO CONAMA nº , de de 2010

Altera os limites de emissão das tabelas 1 e 3 do Anexo I da Resolução nº 418, de 25 de novembro de 2010, que dispõe 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.

O Conselho Nacional do Meio Ambiente-CONAMA, no uso das competências que lhe são conferidas pelo Art 8º, I da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e considerando;

O disposto nos Art. 3º e 4º da Resolução CONAMA nº 315/2002, que estabeleceu os limites de emissão para o parâmetro "CO corrigido em marcha lenta" na homologação de veículos leves de passageiros para os veículos fabricados a partir de 2007 e de 2009 (Fases L4 e L5 do PROCONVE, respectivamente);

O disposto no Art. 8º da Resolução CONAMA nº 297/2002, que estabelece os limites de emissão para "CO corrigido em marcha lenta" para os testes de homologação em motociclos fabricados a partir de 2003 – PROMOT;

Que alguns limites de emissão para a inspeção veicular são mais restritivos do que os estabelecidos pelo PROCONVE e pelo PROMOT na homologação de veículos novos e, dessa forma, veículos em conformidade com esses Programas poderiam ser reprovados na Inspeção veicular,

Resolve:

Alterar as tabelas 1 e 3 do Anexo 1 conforme segue:

Tabela 1- Limites de máximos de emissão de $CO_{corrigido}$ (%) em marcha lenta e a 2500 rpm para veículos automotores do ciclo Otto.

Ano de fabricação	**Limites de $CO_{corrigido}$ (%)**			
	gasolina	**álcool**	***flex fuel***	**Gás natural**
Todos até 1979	6,0	6,0	-	6,0
1980-1988	5,0	5,0	-	5,0
1989	4,0	4,0	-	4,0
1990- 1991	3,5	3,5	-	3,5
1992-1996	3,0	3,0	-	3,0

1997-2002	1,0	1,0	-	1,0
2003 em diante	0,5	0,5	0,5	1,0

Tabela 3 – Limites máximos emissão de $CO_{corrigido}$ (%) e de $HC_{corrigido}$ (ppm) em marcha lenta e fator de diluição [1] para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos [2].

Ano de fabricação	**cilindrada**	**Limites de emissão**	
		$CO_{corrigido}$ (%)	**$HC_{corrigido}$ (ppm)**
Até 2002	todas	7,0	3500
2003 – 2008	< 250 cc	6,0	2000
	> 250 cc	4,5	2000
A partir de 2009	todas	2	400

(1)...

(2)...

(3) Fica estabelecido, para os processos de homologação de todos os motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto, os limites máximos emissão de 2(%) de CO corrigido e 400 (ppm) de HC corrigido (Proposta IBAMA)

DCONAMA/SECEX/MMA
Fls.: 18
Proc.: 2726/10
Rubrica

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA

DESPACHO Nº 023 /2010/DCONAMA/SECEX/MMA
REF: Processo nº 02000.002726/2010-92 – Vol. I
ASS: Solicitação de Parecer relativo ao pleito da CNI para os limites máximos de emissão de CO e HC (corrigidos) (...)
INT: CNI.

Ao Sr. Rudolf de Noronha – Gerente da Qualidade do Ar - SMCQ.

1. Encaminhamos a Vossa Senhoria o processo em referência para possíveis complementações quanto ao Parecer de fls. 14 e 15.

2. Solicitamos a gentileza do envio posterior para a Diretoria de Licenciamento-DILIC do Ibama, para que se manifeste também quanto ao Parecer acostado aos autos, fls. 13.

Brasília, 19 de janeiro de 2011

Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora Substituta

CONAMA

EM BRANCO

EM BRANCO

Assunto: Revisão dos parâmetros de emissão dos Programas I/M da Resolução CONAMA nº 418/2009.

Origem: GQA/DEMC/SMCQ

NOTA TÉCNICA nº 1/2011.

Ref: Processo MMA Nº 02000.002726/2010-92

1. Análise e Parecer Técnico

1.1. Trata-se de solicitação do Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA, no sentido de que esta Gerência venha a complementar, caso necessário, as informações contidas no Parecer Técnico nº 3/GQA/DEMC/SMCQ/2010, de 16 de junho de 2010, que versa sobre a revisão dos parâmetros de emissão para os Programas I/M.

1.2. O parecer técnico mencionado foi elaborado em resposta aos pleitos encaminhados ao CONAMA pela Associação Brasileira de Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA e pela Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares - ABRACICLO, tendo por justificativas os limites de emissão de determinados poluentes (monóxido de carbono e hidrocarbonetos) a serem praticados por ocasião da implementação dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, para os veículos leves do ciclo Otto e para ciclomotores, motociclos e similares, respectivamente.

1.3. O que se encontra em pauta, no momento, é o pleito da ABRACICLO. A entidade afirma em sua correspondência que os limites aprovados pelo CONAMA são incompatíveis com os projetos das motocicletas e incompatíveis com os limites determinados nas fases do PROMOT.

1.4 A ABRACICLO alega, ainda, que o texto discutido em Grupo de Trabalho específico e aprovado pela Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental foi alterado em

EM BRANCO

EM BRANCO

plenário por uma proposta de "uma entidade de forma isolada". É público e notório que a entidade que apresentou a proposta e a sustentou em debate foi o Governo do Estado de São Paulo.

1.5. É fato que os limites determinados pela Resolução 418 para a inspeção veicular de motocicletas em uso, para monóxido de carbono corrigido ($CO_{corrigido}$) e para Hidrocarbonetos corrigidos ($HC_{corrigido}$), se apresentam mais rígidos do que os determinados para a homologação. E é fato também que os valores apurados na homologação de cada veículo são sempre substancialmente menores do que o valor normatizado pelo PROMOT. Este é um importante ponto a ser discutido pelos conselheiros.

1.6. Me parece certo que o tema voltará a ser discutido na CTCQA. Nesta oportunidade, me parece que é imprescindível que a ABRACICLO apresente aos conselheiros os dados técnicos que comprovem as suas alegações, sobre a impossibilidade de grande número de veículos conseguir atingir os níveis de emissões determinados pela Resolução 418. Também me parece importante que a CETESB sustente sua proposta, apresentando os números que lhes parecem justificar os níveis de emissão constantes na Resolução 418, que foram por eles propostos. Este debate será importante para a formação de opinião de todos os conselheiros, inclusive os do MMA.

2. Conclusão

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 realizados 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) têm dois anos para se adequar à 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.

2.2. Desta forma, somos de opinião que se reabram as discussões entre os envolvidos, sendo requisitado pela CTCQA posições esmiuçadas e detalhadas da ABRACICLO

EM BRANCO

e da CETESB, com base em dados concretos, de maneira que se busque um consenso quanto a definição dos limites a serem praticados nos Programas I/M.

Este é o parecer,

Brasilia, 4 de fevereiro de 2011

JOÃO BOSCO COSTA DIAS
Técnico Especializado

De acordo, encaminhe-se ao GAB/SMCQ para as providências necessárias.

RUDOLF DE NORONHA 4/2/2011
Gerente de Qualidade do Ar

Por solicitação do DCONAMA, encaminhe-se à Diretoria de Qualidade Ambiental do IBAMA, para que a coordenação do PROCONVE/PROMOT se manifeste.

MIRALDA PEREIRA MEDEIROS DE ARAUJO
Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental
Chefe de Gabinete-Substituta

À
CGQUA
08/02/11

Orlando da Costa Marques
Diretor de Qualidade Ambiental
DIQUA/IBAMA

À CORENA
para manifestação
Em: 08/02/11

Claudio Orlando Liberman
Coordenador Geral de Gestão
da Qualidade Ambiental
CGQUA/DIQUA/IBAMA

EM BRANCO

CONAMA/MMA
Fls. 22
Processo: 2726/10
Rubrica

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
SECRETARIA EXECUTIVA
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA

NOTA

REF: Processo nº 02000.002726/2010-92

Em conformidade com a Portaria Normativa SLP/MP nº 05, de 19 de dezembro de 2002, informo para os devidos fins, que foram identificados erros de numeração nas folhas 22 e 84, informo ainda que esta nota terá o nº 22 e a numeração será retificada a partir da folha nº 84, afim de regularizar este processo.

Em, 25 de novembrode 2011.

Rúbia Costa Faria
Agente Administrativo

Rúbia Costa Faria
Agente Administrativo
Matr. 1833261
DCONAMA/SECEX/MMA

CONAMA

EM BRANCO

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA

À CGQUA,

Estamos plenamente de acordo com a NOTA TÉCNICA nº 1/2011 da SMQC/MMA às fls 19 a 21.

Paulo Cesar de Macedo
Coordenador de Controle de Resíduos e Emissões
COREMIC/CGQUA/DIQUA/IBAMA

Ao Sr. Diretor da DIQUA.
Para ciência e encaminhamento
Em: 10/02/11

Cláudio Orlando Liberman
Coordenador Geral de Gestão da Qualidade Ambiental
CGQUA/DIQUA/IBAMA

AO
DCONAMA
c/ DE ACORDO COM A N.T.
EM 11/02/11

Fernando da Costa Marques
Diretor de Qualidade Ambiental
DIQUA/IBAMA

À Daline
Para acerto com o presidente da CTQA.
16/02/2011

Nilo Sérgio de Melo Diniz
Diretor
DCONAMA/SECEX/MMA
Matr. 1368547

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel.(0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº 011/2011/DCONAMA/SECEX/MMA

Brasília, 28 de fevereiro de 2011.

Assunto: **Convocação para a 45ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.**

Ref.: Processo nº 02000.000721/2003-04

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. De ordem do Presidente da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, convoco Vossa Senhoria para participar da 45ª Reunião da citada CT, a realizar-se **nos dias 14 e 15 março de 2011, das 09h30 às 18h00,** na sala T13, térreo do Ed. Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Qd. 505, Lt. 2, Bl. B – Brasília/DF.

2. Informo que a pauta e documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho, na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:
http://www.mma.gov.br/port/conama/econama/admreunalt.cfm?cod_reuniao=1398

3. Solicito que as entidades da Sociedade Civil, com assento na Câmara Técnica, cujas passagens e diárias são pagas com recursos orçamentários do MMA, conforme § 2º, art. 9º do Regimento Interno, **encaminhem sua confirmação de participação no corpo deste e-mail, anexando seu currículo resumido, ATÉ O DIA 01 DE MARÇO DE 2011**, para que sejam tomadas as providências necessárias. Caso necessite entrar em contato com nossa equipe de apoio os contatos são: tel. (61) 2028.2102/2187 ou conama.ti@mma.gov.br

Atenciosamente,

Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora Substituta

CONAMA

Enviado a: CT: «Assuntos Jurídicos»	Enviado: Sim	Data: 28/02/11

Título:
Convocação para a 45ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental

Mensagem:

-- Fonte -- -- Tamanho -- -- Styles -- -- Formato --

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 - Brasília/DF
Tel.(0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº 011/2011/DCONAMA/SECEX/MMA

Brasília, 28 de fevereiro de 2011.

Assunto: **Convocação para a 45ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.**

Ref.: Processo nº 02000.000721/2003-04

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº019/**2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 28 de fevereiro de 2011.

Assunto: **Convite para a 45ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.**

Ref.: Processo nº: 02000.000721/2003-04.

Prezado(a) Senhor(a),

1. De ordem do Presidente da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, informo que foi convocada a 45ª Reunião da citada CT, a realizar-se **nos dias 14 e 15 de março de 2011, das 09h30 às 18h00,** na sala T13, térreo do Ed. Marie Prendi Cruz, W2 Norte, qd. 505, lt. 2, bl. B – Brasília/DF.

2. Caso haja interesse de Vossa Senhoria em participar da citada Reunião, informo que a pauta assim como outros documentos pertinentes serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:
http://www.mma.gov.br/port/conama/econama/admreunalt.cfm?cod_reuniao=1398

3. Lembramos que a deliberação sobre os temas em pauta é exclusiva dos Conselheiros membros desta Câmara Técnica.

Atenciosamente,

Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora Substituta

CONAMA

Enviado a: CT: «Controle e Qualidade Ambiental»	Enviado: Sim	Data: 28/02/11

Título:
Convite para a 45ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental

Mensagem:

-- Fonte -- -- Tamanho -- -- Styles -- -- Formato --

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 - Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº **012/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 28 de fevereiro de 2011.

Assunto: **Convite para a 45ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.**

Ref.: Processo nº: 02000.000721/2003-04.

Prezado(a) Senhor(a),

1. De ordem do Presidente da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, informo que foi convocada a

Elementos HTML:

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

Proposta de Pauta da 45ª Reunião da CT de Controle e Qualidade Ambiental – CTCQA
14 e 15 de março de 2011 das 09:30h às 18:00h
Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Quadra 505, Lote 2, Bloco B
BRASÍLIA / DF

1. ABERTURA DA REUNIÃO

2. APROVAÇÃO DO RESULTADO DA 44ª CTCQA

3. ORDEM DO DIA

3.1. Processo nº 02000.002120/2010-57
Encaminhamentos da Resolução Conama nº 421/2010, no âmbito da CTCQA.
Assunto: Discussão sobre objeto e cronograma para atendimento do previsto na Resolução Conama nº 421/2010, que prorrogou o prazo estabelecido no art. 9º da Resolução Conama nº 344 de 2004, que autorizou ampla revisão com escopo a ser definido pela CTCQA.
Interessado: MMA
Relator: MMA
Tramitação: A CTCQA deliberará sobre parecer da SMCQ que encaminha Termo de Referência e sugere criação de GT.

3.2. Processo nº 02000.002726/2010-92
Assunto: **Revisão da Resolução nº 418/2009** no que tange a Tabela 3 - Limites máximos de emissão de COcorrigido, HCcorrigido em marcha lenta e de fator de diluição para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos.
Interessado: CNI
Relator: Diqua/Ibama
Tramitação: solicitação encaminhada pela CNI para apreciação da CTCQA.

3.3. Processo nº 02000.000107/2011-44
Assunto: **Máquinas agrícolas e rodoviárias - Proconve.** Proposta de Resolução do CONAMA que inclui máquinas agrícolas e rodoviárias nos Programa de Controle da Poluição do Ar por veículos Automotores - PROCONVE.
Interessado: Diqua/Ibama
Relator: Diqua/Ibama
Tramitação: matéria oriunda do Ibama a ser apreciada pela 45ª CTCQA

3.4. Processo nº 02000.000103/2011-66
Assunto: **Nova fase do Promot.** Proposta de Resolução do CONAMA para regulamentar nova fase, mais restrita, do Programa de Controle da Poluição dos Ar por Ciclomotores, Motociclos e Veículos Similares - PROMOT.
Interessado: Diqua/Ibama
Relator: Diqua/Ibama
Tramitação: matéria oriunda do Ibama a ser apreciada pela 45ª CTCQA

3.5. Processo nº 02000.000108/2011-99
Assunto: **Tecnologias do Proconve e Promot.** Proposta de Resolução do Conama para regulamentar a responsabilidade dos fabricantes e importadores de veículos ou motores sobre as tecnologias utilizadas para o atendimento aos limites de emissão estabelecidos pelos programas de controle de emissões veiculares - Proconve e Promot.
Interessado: Diqua/Ibama
Relator: Diqua/Ibama
Tramitação: matéria oriunda do Ibama a ser apreciada pela 45ª CTCQA

4. INFORMES

4.1. Processo nº 02000.002780/2007-32
Definição de padrões de emissão de poluentes atmosféricos por fontes fixas
Assunto: Grupo de trabalho para tratar de fontes fixas não contempladas pela Resolução Conama nº 382/2006
Relator do informe: Wanderley Coelho Baptista - CNI
Tramitação: finalizadas as reuniões do GT que resultou em 13 anexos constantes da futura proposta de Resolução; as versões finais do texto introdutório e dos 13 anexos serão avaliadas pelos coordenadores dos sub-grupos para encaminhamento à 46ª CTCQA.

5. ASSUNTOS GERAIS

6. ENCERRAMENTO

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

Resultado da 45ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental - CTCQA
14 de março de 2011 das 09:30h às 18:00h
Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Quadra 505, Lote 2, Bloco B
Brasília / DF

1. ABERTURA DA REUNIÃO

Às 10h00, verificada a existência de quorum, o Presidente da Câmara Técnica, Volney Zanardi Júnior (Ministério do Meio Ambiente), abriu a Reunião, que contou com a presença dos seguintes membros:

Ana Paula Brito – Anamma Nacional
Carlos Bocuhy – Eco Juréia
Eduardo Espíndola Vieira – Confederação Nacional dos Transportes - CNT
Elias Alberto Morgan - Governo do Estado do Espírito Santo
Francisco Rodrigues Soares – Furpa
José Botelho Neto e Christina E.P. Vasconcelos – Ministério das Minas e Energia
Márcio Schettino - Anamma Sudeste
Wanderley Coelho Baptista – Confederação Nacional da Indústria - CNI

2. APROVAÇÃO DO RESULTADO DA 44ª CTCQA

Aprovado o Resultado da 44ª Reunião.

3. ORDEM DO DIA

3.1. Processo nº 02000.002120/2010-57
Encaminhamentos da Resolução Conama nº 421/2010, no âmbito da CTCQA.
Assunto: Discussão sobre objeto e cronograma para atendimento do previsto na Resolução Conama nº 421/2010, que prorrogou o prazo estabelecido no art. 9º da Resolução Conama nº 344 de 2004, que autorizou ampla revisão com escopo a ser definido pela CTCQA.
Interessado: MMA
Relator: MMA
Tramitação: A CTCQA deliberará sobre parecer da SMCQ que encaminha Termo de Referência e sugere criação de GT.
Resultado: Devido à necessidade de ajustes conceituais, foi dado prazo de 30 dias (até 15 de abril) para que SEP, MT e MMA apresentem novo Termo de Referência para apreciação na próxima reunião da CTCQA.

3.2. Processo nº 02000.002726/2010-92
Assunto: **Revisão da Resolução nº 418/2009** no que tange a Tabela 3 - Limites máximos de emissão de COcorrigido, HCcorrigido em marcha lenta e de fator de diluição para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos.
Interessado: CNI
Relator: Diqua/Ibama
Tramitação: solicitação encaminhada pela CNI para apreciação da CTCQA.
Resultado: Pedido de vista realizado pela Eco Juréia, CNI, Furpa e Anamma Sudeste. A Prefeitura de São Paulo realizará durante a 46ª CTCQA apresentação dos resultados do Programa I/M da cidade de São Paulo relevantes para subsidiar a discussão.

3.3. Processo nº 02000.000107/2011-44
Assunto: **Máquinas agrícolas e rodoviárias - Proconve.** Proposta de Resolução do CONAMA que inclui máquinas agrícolas e rodoviárias nos Programa de Controle da Poluição do Ar por veículos Automotores - PROCONVE.
Interessado: Diqua/Ibama
Relator: Diqua/Ibama
Tramitação: matéria oriunda do Ibama a ser apreciada pela 45ª CTCQA
Resultado: Pedido de vista solicitado pela CNI e Furpa.

EM BRANCO

3.4. Processo nº 02000.000103/2011-66

Assunto: **Nova fase do Promot.** Proposta de Resolução do CONAMA para regulamentar nova fase, mais restrita, do Programa de Controle da Poluição dos Ar por Ciclomotores, Motociclos e Veículos Similares - PROMOT.

Interessado: Diqua/Ibama

Relator: Diqua/Ibama

Tramitação: matéria oriunda do Ibama a ser apreciada pela 45ª CTCQA

Resultado: Pedido de vista solicitado pela CNI, Eco Juréia e Anamma Sudeste.

3.5. Processo nº 02000.000108/2011-99

Assunto: **Tecnologias do Proconve e Promot.** Proposta de Resolução do Conama para regulamentar a responsabilidade dos fabricantes e importadores de veículos ou motores sobre as tecnologias utilizadas para o atendimento aos limites de emissão estabelecidos pelos programas de controle de emissões veiculares - Proconve e Promot.

Interessado: Diqua/Ibama

Relator: Diqua/Ibama

Tramitação: matéria oriunda do Ibama a ser apreciada pela 45ª CTCQA

Resultado: Deliberada a criação de Grupo de Trabalho, com coordenação do Ibama/MMA e relatoria da CNI.

4. INFORMES

4.1. Processo nº 02000.002780/2007-32

Definição de padrões de emissão de poluentes atmosféricos por fontes fixas

Assunto: Grupo de trabalho para tratar de fontes fixas não contempladas pela Resolução Conama nº 382/2006

Relator do informe: Wanderley Coelho Baptista - CNI

Tramitação: finalizadas as reuniões do GT que resultou em 13 anexos constantes da futura proposta de Resolução; as versões finais do texto introdutório e dos 13 anexos serão avaliadas pelos coordenadores dos sub-grupos para encaminhamento à 46ª CTCQA.

Resultado: A CT foi informada sobre a finalização dos trabalhos do GT. Devido à complexidade e à extensão da matéria, o GT considera adequada a realização de uma reunião da Câmara Técnica específica, em formato de seminário, a fim de serem apresentados e debatidos os resultados. O encaminhamento foi aprovado pela CT.

5. ASSUNTOS GERAIS

Foram sugeridas as datas de 27 e 28 de abril para a 46ª CTCQA e 18 e 19 de maio para a reunião da Câmara Técnica específica para apresentação dos resultados do Grupo de trabalho de fontes fixas não contempladas pela Resolução Conama nº 382/2006.

6. ENCERRAMENTO

Encerrou-se a reunião às 15h05 do dia 14 de março de 2011.

EM BRANCO

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel.(0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº 030 **/2011/DCONAMA/SECEX/MMA**

Brasília, 12 de abril de 2011.

Assunto: **Convocação para a 46ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.**

Ref.: Processo nº 02000.000721/2003-04

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. De ordem do Presidente da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, convoco Vossa Senhoria para participar da 46ª Reunião da citada CT, a realizar-se **nos dias 26 e 27 abril de 2011, das 09h30 às 18h00,** na sala CT-01, 01º Andar do Ed. Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Qd. 505, Lt. 2, Bl. B – Brasília/DF.

2. Informo que a pauta e documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho, na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:
http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1400

3. Solicito que as entidades da Sociedade Civil, com assento na Câmara Técnica, cujas passagens e diárias são pagas com recursos orçamentários do MMA, conforme § 2º, art. 9º do Regimento Interno, **encaminhem sua confirmação de participação no corpo deste e-mail, anexando seu currículo resumido, ATÉ O DIA 13 DE ABRIL DE 2011**, para que sejam tomadas as providências necessárias. Caso necessite entrar em contato com nossa equipe de apoio os contatos são: tel. (61) 2028.2102/2187 ou conama.ti@mma.gov.br

Atenciosamente,

ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO
Diretora Substituta

CONAMA

Enviado a: CT: «Controle e Qualidade Ambiental»	Enviado: Sim	Data: 12/04/11

Título:
Convocação para a 46ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.

Mensagem:

-- Fonte -- -- Tamanho -- -- Styles -- -- Formato --

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 - Brasília/DF
Tel.(0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº **030/2011/DCONAMA/SECEX/MMA**

Brasília, 12 de abril de 2011.

Assunto: **Convocação para a 46ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.**

Ref.: Processo nº 02000.000721/2003-04

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. De ordem do Presidente da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, convoco Vossa Senhoria para participar da 46ª Reunião da citada CT, a realizar-se **nos dias 26 e 27 abril de 2011, das 09h30 às 18h00,** na sala CT-01, 01º Andar do Ed. Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Qd. 505, Lt. 2, Bl. B - Brasília/DF.

Elementos HTML:

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº 031 **/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 12 de abril de 2011.

Assunto: **Convite para a 46ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.**

Ref.: Processo nº: 02000.000721/2003-04.

Prezado(a) Senhor(a),

1. De ordem do Presidente da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, informo que foi convocada a 46ª Reunião da citada CT, a realizar-se **nos dias 26 e 27 de abril de 2011, das 09h30 às 18h00,** na sala CT-01, 01º Andar do Ed. Marie Prendi Cruz, W2 Norte, qd. 505, lt. 2, bl. B – Brasília/DF.

2. Caso haja interesse de Vossa Senhoria em participar da citada Reunião, informo que a pauta assim como outros documentos pertinentes serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:
http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1400

3. Lembramos que a deliberação sobre os temas em pauta é exclusiva dos Conselheiros membros desta Câmara Técnica.

Atenciosamente,

ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO
Diretora Substituta

CONAMA

Enviado a: CT: «Controle e Qualidade Ambiental»	Enviado: Sim	Data: 12/04/11

Título:
Convite para a 46ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.

Mensagem:

-- Fonte -- -- Tamanho -- -- Styles -- -- Formato --

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº **031/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 12 de abril de 2011.

Assunto: **Convite para a 46ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.**

Ref.: Processo nº: 02000.000721/2003-04.

Prezado(a) Senhor(a),

1. De ordem do Presidente da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, informo que foi convocada a 46ª Reunião da citada CT, a realizar-se **nos dias 26 e 27 de abril de 2011, das 09h30 às 18h00**, na sala CT-01, 01º Andar do Ed. Marie Prendi Cruz, W2 Norte, qd. 505, lt. 2, bl. B – Brasília/DF

Elementos HTML:

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

Proposta de Pauta da 46ª Reunião da CT de Controle e Qualidade Ambiental - CTCQA
26 e 27 de abril de 2011 das 09:30h às 18:00h
Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Quadra 505, Lote 2, Bloco B
BRASÍLIA / DF

1. ABERTURA DA REUNIÃO

2. APROVAÇÃO DO RESULTADO E DA TRANSCRIÇÃO DA 45ª CTCQA

3. ORDEM DO DIA

3.1. Processo nº 02000.002120/2010-57
Encaminhamentos da Resolução Conama nº 421/2010, no âmbito da CTCQA.
Assunto: Discussão sobre objeto e cronograma para atendimento do previsto na Resolução Conama nº 421/2010, que prorrogou o prazo estabelecido no art. 9º da Resolução Conama nº 344 de 2004, que autorizou ampla revisão com escopo a ser definido pela CTCQA.
Interessado/Relator: MMA
Tramitação: A CTCQA deliberará sobre novo Termo de Referência para criação de GT proposto pelo MMA, SEP e MT.

3.2. Processo nº 02000.002726/2010-92
Assunto: **Revisão da Resolução nº 418/2009** no que tange a Tabela 3 - Limites máximos de emissão de COcorrigido, HCcorrigido em marcha lenta e de fator de diluição para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos.
Interessado: CNI
Relator: Diqua/Ibama
Tramitação: Apresentação dos pedidos de vista (Eco Juréia, CNI, Furpa e Anamma Sudeste). A Prefeitura de São Paulo realizará apresentação dos resultados do Programa I/M da cidade de São Paulo relevantes para subsidiar a discussão.

3.3. Processo nº 02000.000107/2011-44
Assunto: **Máquinas agrícolas e rodoviárias - Proconve.** Proposta de Resolução do Conama que inclui máquinas agrícolas e rodoviárias nos Programa de Controle da Poluição do Ar por veículos Automotores - Proconve.
Interessado/Relator: Diqua/Ibama
Tramitação: Apresentação dos pedidos de vista solicitados (CNI e Furpa).

3.4. Processo nº 02000.000103/2011-66
Assunto: **Nova fase do Promot.** Proposta de Resolução do Conama para regulamentar nova fase, mais restrita, do Programa de Controle da Poluição dos Ar por Ciclomotores, Motociclos e Veículos Similares - Promot.
Interessado/Relator: Diqua/Ibama
Tramitação: Apresentação dos pedidos de vista solicitados (CNI, Eco Juréia e Anamma Sudeste).

3.5. Processo nº 02000.000112/2011-57
Assunto: **Registro de produtos destinados à remediação (revisão da Resolução Conama nº314/2002)-** Proposta de Resolução do CONAMA que dispõe sobre registro de produtos destinados à remediação e dá outras providências, no que se refere à definição dada ao termo.
Origem: Diqua/Ibama
Tramitação: Matéria oriunda do Ibama a ser apreciada pela 46ª CTCQA

4. ASSUNTOS GERAIS

5. ENCERRAMENTO

EM BRANCO

Assunto: Relatório de pedido de Vistas CNI Nº 02000.002726/2010-92 - REVISÃO DA RESOLUÇÃO Nº 418/2009
De: Wanderley Coelho Baptista <wbaptista@cni.org.br>
Data: Fri, 15 Apr 2011 10:28:19 -0300
Para: Daline Vinhal Pereira <daline.pereira@mma.gov.br>, CONAMA <conama@mma.gov.br>, Adriana Sobral Barbosa Mandarino <adriana.mandarino@mma.gov.br>

Prezados Senhores,

Segue o relatório de pedido de vistas sobre a revisão da Resolução 418/2009 no que tange a tabela 3 - Limites máximos de emissão de COcorrigido e HCcorrigido.

Atenciosamente,

Wanderley Coelho Baptista
Analista de Políticas e Indústria
Gerência Executiva de Meio Ambiente
Confederação Nacional da Indústria - CNI
SBN, Quadra 1, Bloco C, Ed. Roberto Simonsen, 9º andar
CEP: 70.040-903 - Brasília / DF
Tel.: 61-3317-9486 / FAX: 61-3317-9456

2011 Carta CONAMA - resolução 418_09 - CNI abr v2.pdf	**Content-Type:**	application/octet-stream
	Content-Encoding:	base64

EM BRANCO

abraciclo

Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares

48/11

São Paulo, 14 de Abril de 2011.

A
Sra. Adriana Sobral Barbosa Mandarino - Diretora Substituta do CONAMA
Brasília - DF

Ref.: Resolução CONAMA 418/2009 - Inspeção Veicular Ambiental

Prezado Sr,

Conforme deliberado na 45ª reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental do CONAMA ocorrida nos dias 14 e 15/03/2011, a ABRACICLO, entidade que congrega, dentre outros, os fabricantes de motocicletas Bramont, Dafra, Harley Davidson, Honda, Kasinski, Kawasaki, Sundown, Suzuki, Traxx e Yamaha vem, mui respeitosamente, apresentar o seu posicionamento sobre o tema em referência, em especial sobre os índices estabelecidos por essa resolução.

Conforme já relatado em nossas correspondências anteriores, reforçamos que nossa entidade sempre apoiou a implantação da inspeção veicular ambiental, que tem como objetivos principais a melhoria da qualidade do ar e a conscientização de motoristas e motociclistas sobre a necessidade em realizar manutenção dos seus veículos, para que esses tenham sempre níveis de emissões compatíveis com seu ano de fabricação.

É notório que os limites estabelecidos por essa resolução para motocicletas fabricadas à partir de 2009 foram baseados em dados extraídos dos ensaios de homologação, que são realizados com motocicletas novas com baixo desgaste de componentes em um ambiente de pressão e temperatura controlados, utilizando combustível de referência para teste conforme especificação ANP, sendo portanto incompatíveis com a realidade na qual está inserida nossa frota circulante.

Além disso, o valor limite de Monóxido de Carbono (CO) fixado por essa resolução para motocicletas fabricadas à partir de 2009 está mais restritivo do que o exigido para homologação de motocicletas novas. Quanto aos Hidrocarbonetos (HC) em marcha lenta não há parâmetros legais definidos inclusive para homologação.

Salientamos que vários fabricantes possuem modelos devidamente homologados pelos órgãos competentes, mas com limites de CO em marcha lenta superiores ao estabelecido pela Resolução CONAMA 418/09, que se mantidos, acarretará prejuízo aos clientes que possuem tais veículos.

Considerando a manutenção dos índices de 1% de CO e 200ppm de HC em marcha lenta, motocicletas que apresentem valores superiores a esses serão reprovadas, quando na realidade foram aprovadas em seus ensaios de homologação e possuem sua LCM.

Cabe ainda destacar que na I/M, por motivos justos de praticidade e custo, a medição dos veículos é feita na condição estática (motocicleta parada) com o motor em marcha lenta, porém incompatível com a concepção do veículo e natureza de uso, dada sua característica de deslocamento. Já os ensaios de homologação são realizados num ambiente controlado tanto na condição dinâmica quanto na estática.

Portanto, isso resulta em aferições distintas, dada a disparidade de critérios na realização dos ensaios e prejudiciais a parte mais frágil da relação que é o consumidor.

WCh

Rua Américo Brasiliense, 2.171 – Conj. 907 a 910 – Chácara Sto. Antonio – São Paulo/SP – 04715-005
Tel.: (11) 5181.0222 Fax: (11) 5181.5289
Site: www.abraciclo.com.br e-mail: abraciclo@abraciclo.com.br

Pelos motivos acima, entendemos que a manutenção dos índices atuais fará com que o programa fuja de seu propósito inicial, ferindo o direito do consumidor que adquiriu uma motocicleta dentro dos padrões de emissões estabelecidos por lei, e que pode ser impedido de utilizá-la em sua plenitude em razão de uma resolução que tornam os índices de emissões para inspeção veicular mais restritivos que o regulamento CONAMA a qual foi baseada para fabricação e comercialização de motocicletas.

Com isso, solicitamos a revisão dos índices conforme tabela sugerida abaixo, levando em consideração o desgaste dos componentes bem como a qualidade do combustível comercializado em nossos postos.

Ano de fabricação	Cilindrada	CO (%)	HC (ppm)
Até 2002	Todas	7,0	3.500
2003 a 2009	<250 cc	6,0	2.000
	≥250 cc	4,5	2.000
2010 em diante	Todas	3,5	2.000

Cabe ainda salientarmos que motocicletas sem os devidos cuidados de manutenção certamente apresentarão índices de emissões muito superiores aos propostos acima.

Agradecemos antecipadamente, e desde já nos colocamos à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Cordialmente,

Moacyr Alberto Paes
Diretor Executivo

Assunto: RES: Parecer pedido vista Nova fase Promot- CONAMA
De: Marcio Rodrigues Alves Schettino <mschettino@PREFEITURA.SP.GOV.BR>
Data: Fri, 15 Apr 2011 09:57:10 -0300
Para: 'Daline Vinhal Pereira' <daline.pereira@mma.gov.br>
CC: "'adriano.ribeiro@mma.gov.br'" <adriano.ribeiro@mma.gov.br>

Daline

conforme solicitado seguem os pareceres dos quais haviamos solicitado vistas.
Grato

Marcio Schettino
Anamma Sudeste

De: Daline Vinhal Pereira [mailto:daline.pereira@mma.gov.br]
Enviada em: terça-feira, 12 de abril de 2011 15:24
Para: Marcio Rodrigues Alves Schettino
Assunto: Re: Parecer pedido vista Nova fase Promot- CONAMA

Desculpa Márcio,
Eu é que errei a data, sexta dia 15, até o meio-dia, se possível.
Grata
Daline

Daline Vinhal Pereira
Analista Ambiental
Ministério do Meio Ambiente
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente- DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1° andar
CEP: 70.730-542 - Brasília/DF
Telefone: (61) 2028-2109/2174
http://www.mma.gov.br/conama

Em 12/4/2011 15:13, Marcio Rodrigues Alves Schettino escreveu:

> Daline
>
> desculpa, mas fiquei confuso. a data limite é sexta dia 15/04 ou dia 12/04?
>
> grato
>
> Marcio Schettino
>
> ---
>
> **De:** Daline Vinhal Pereira [mailto:daline.pereira@mma.gov.br]
> **Enviada em:** terça-feira, 12 de abril de 2011 13:54
> **Para:** wbaptista@cni.org.br; bocuhy@uol.com.br; ivanete@proam.org.br; comunicacao@proam.org.br; Marcio Rodrigues Alves Schettino
> **Cc:** Adriano Gerin Ribeiro
> **Assunto:** Re: Parecer pedido vista Nova fase Promot- CONAMA
>
> Prezados,
> O recebimento dos pareceres se dará até o meio-dia desta sexta-feira (dia 12), a fim de termos tempo hábil para disponibilizar os arquivos no sítio no mesmo dia.
> Att,
> Daline

Daline Vinhal Pereira
Analista Ambiental
Ministério do Meio Ambiente
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente- DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar
CEP: 70.730-542 - Brasília/DF
Telefone: (61) 2028-2109/2174
http://www.mma.gov.br/conama

Em 11/4/2011 16:07, Daline Vinhal Pereira escreveu:

Prezados Conselheiros da CNI, Proam e Anamma Sudeste,

Venho lembrá-los sobre o pedido de vista realizado no processo de nova fase do Promot.

A convocação da próxima CTCQA provavelmente ocorrerá no dia de amanhã (terça, dia 12). Desta forma, os documentos poderiam ser disponibilizados no ato da convocação, junto aos demais documentos.

Lembramos ainda que o prazo final para recebimento dos pareceres é sexta-feira, dia 15 de abril, atendendo os cinco dias úteis prévios à reunião (art. 35 do Regimento interno do Conama)

O referido processo pode ser acessado por meio do link:
http://www.mma.gov.br/port/conama/processo.cfm?processo=02000.000103/2011-66

Aguardamos,
Att,
Daline

"Esta mensagem, incluindo seus anexos, é confidencial e seu conteúdo é restrito ao destinatário da mensagem. Caso você a tenha recebido por engano, queira, por favor, retorná-la ao destinatário e apagá-la de seus arquivos. É expressamente proibido o uso não autorizado, replicação ou disseminação da mesma. As opiniões contidas nesta mensagem e seus anexos não necessariamente refletem a opinião do órgão emissor. Grato pela colaboração".

PropRresolucaoNovaFasePROMOT_final.docx	**Content-Type:** application/octet-stream **Content-Encoding:** base64

proposta RESOLUÇÃO CONAMA 418(final).docx

proposta RESOLUÇÃO CONAMA 418(final).docx	**Content-Type:**	application/octet-stream
	Content-Encoding:	base64

Seção 1.4

Seção 1.4	**Content-Type:**	text/plain
	Content-Encoding:	quoted-printable

EM BRANCO

RESOLUÇÃO CONAMA nº, de de 2010

Altera os limites de emissão do Anexo I da Resolução nº 418, de 25 de novembro de 2010, que dispõe 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.

O Conselho Nacional do Meio Ambiente-CONAMA, no uso das competências que lhe são conferidas pelo Art 8º, I da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno;

Considerando que a Portaria Normativa nº 8 do IBAMA de 27 de abril de 2009 autoriza a comercialização do estoque de passagem de, motociclos e similares de cada empresa solicitante detentora de LCM válidas para as fases PROMOT II para veículos produzidos ou importados até 31 de março de 2009;

Considerando os resultados estatísticos dos Programas I/M já implantados no Brasil;

Resolve:

Art. 1º Adotar para os veículos com motor de ciclo Otto fabricados a partir de 2006 em diante, que comprovadamente foram homologados com valores superiores aos estipulados na Tabela 1 do Anexo I da Resolução nº418/09, após expressa autorização do IBAMA, os seguintes valores:

Limites de $CO_{corrigido}$ (%)			
Gasolina	Álcool	Flex	Gás Natural
0,5	0,5	0,5	1,0

Limites de $HC_{corrigido}$ (ppm de hexano)			
Gasolina	Álcool	Flex	Gás Natural
100	250	100	500

Art.2º Alterar a tabela 3 do Anexo 1 conforme segue:

Tabela 3 – Limites máximos emissão de $CO_{corrigido}$ (%) e de $HC_{corrigido}$ (ppm) em marcha lenta e fator de diluição para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos.

Ano de fabricação	Cilindrada(*)	CO (%)	HC (ppm)
Até 2002	Todas	7,0	3.500
2003 a 2009	<250 cc	6,0	2.000
	≥250 cc	4,5	2.000
2010 em diante	<250cc	2,5	600
	≥250 cc	2,0	400

(1) O Fator de Diluição deve ser no máximo de 2,5.
(2) cc: Capacidade volumétrica do motor em cilindrada ou cm^3.

Art. 3º Adotar para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos fabricados a partir de 2009 até 2011, que comprovadamente tenham sido homologados com valores superiores aos estipulados na Tabela 3 do Art.2º do Anexo I da Resolução nº418/09, após expressa autorização do IBAMA, os seguintes valores:

Cilindrada(*)	CO (%)	HC (ppm)
<250 cc	6,0	2.000
≥250 cc	4,5	2.000

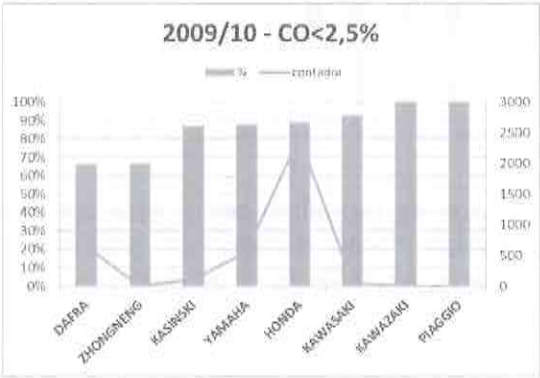
Art. 4º Estabelecer, para os processos de homologação de todos os motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto solicitados a partir da publicação desta Resolução, os limites máximos emissão em marcha lenta de 2(%) de CO corrigido e 400 (ppm) de HC corrigido

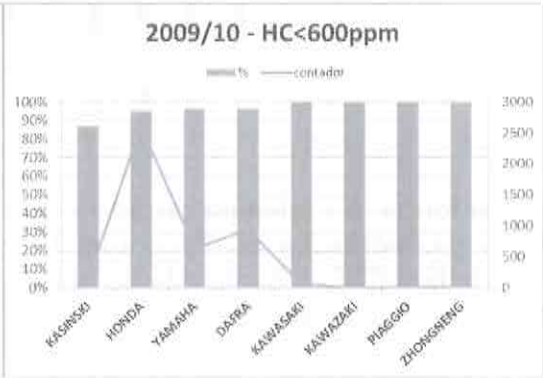
JUSTIFICATIVA

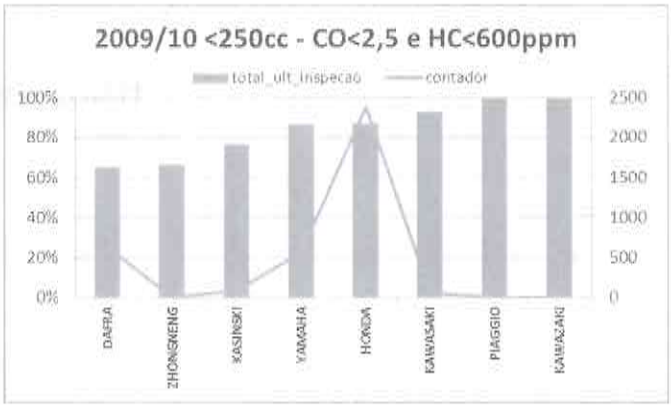
Tendo em vista que a Portaria Normativa IBAMA nº08/2009 permitiu que os modelos 2009 fabricados no início de 2009 pudessem ser conformes a Fase M2, não é possível identifica-los no momento da inspeção, de forma que todos os modelos fabricados em 2009 devem ser inspecionados como de acordo com os limites dos modelos 2008.

As estatísticas dos modelos 2010 fabricados em 2009, certamente conformes com a fase M3 do PROMOT, apresentaram, no Programa I/M-SP, resultados muito diferenciados dos demais, evidenciando claramente a conformidade com esta fase tecnológica. Por outro lado, o PROMOT não especifica limites diferentes para a emissão de CO em marcha lenta na fase M3, mas as estatísticas comprovam que estas motocicletas não cumprem os limites fixados na Resolução CONAMA 418/2009 mas podem atender os limites de 2,5% de CO e 600 ppm de HC, salvo raríssimas exceções. Para não haver prejuízo ao Programa I/M, estes limites podem ser fixados como padrão e os modelos que eventualmente tenham sido certificados com emissões superiores aos mesmos poderão ser comprovar este fato mediante confirmação pelo IBAMA e serem inspecionados contra os limites da fase M2.

As figuras a seguir comprovam a validade dos limites propostos para cada marca presente nas estatísticas de São Paulo, tanto individualmente como combinados, para as motos de cilindrada até 250cc.

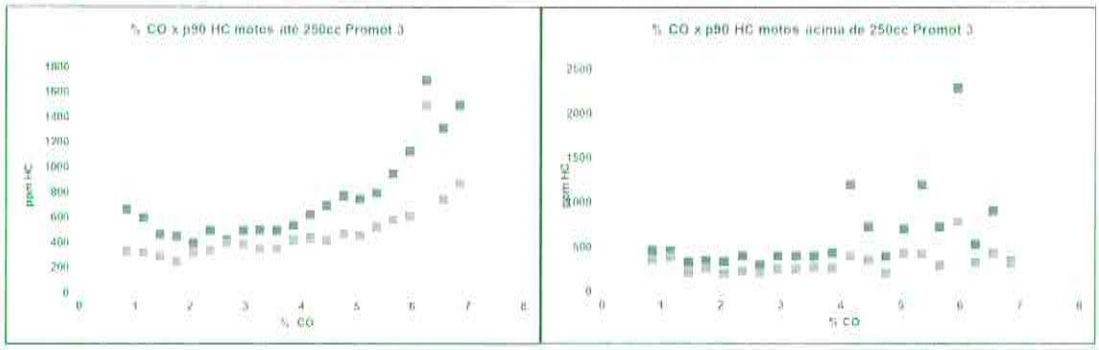




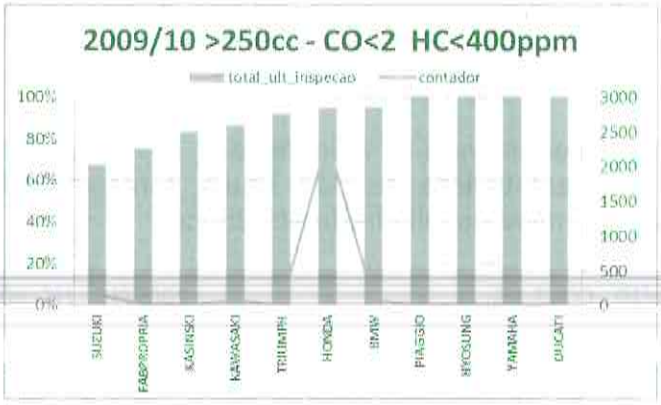


Para todos os modelos fabricados em 2009, inclusive os do início do ano, foi levantada uma curva da dependência entre os respectivos valores de CO e HC

medidos em cada veículo, indicando perfeita compatibilidade entre os limites propostos.



Para as motos acima de 250cc estes limites podem ser ainda mais reduzidos, como confirma o gráfico dos limites combinados apresentado a seguir



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.

MARCIO R. A. SCHETTINO

Assunto: Fwd: RELATÓRIOS DO PEDIDO DE VISTAS Nº 001 E 002/2011
De: Adriana Sobral Barbosa Mandarino <adriana.mandarino@mma.gov.br>
Data: Mon, 18 Apr 2011 15:28:01 -0300
Para: Daline Vinhal Pereira <daline.pereira@mma.gov.br>

Adriana Mandarino
Diretora Substituta
Departamento de Apoio ao
Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA
Secretaria Executiva do Ministério do Meio Ambiente - SECEX/MMA
(61) 2028-2207, 2028-2188

-------- Mensagem original --------
Assunto:RELATÓRIOS DO PEDIDO DE VISTAS Nº 001 E 002/2011
Data: Fri, 15 Apr 2011 21:39:37 -0300
De:FRANCISCO SOARES <furpa@ig.com.br>
Para:adriana.mandarino@mma.gov.br
CC: Ana Paula dos Santos Lima <ana-paula.lima@mma.gov.br>

FUNDAÇÃO RIO PARNAÍBA - FURPA

Ilma. Sra.
Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora – Substituta do CONAMA
Ministério do Meio Ambiente

Assunto: Revisão da Resolução n°418/2009
Origem: 45ª Reunião da CT de Controle e Qualidade Ambiental

Teresina-PI, 15 de abril de 2011

RELATÓRIO FURPA Nº001/2011

Ref.: Pedido de vistas da FURPA na 45ª Reunião da CT de Controle e Qualidade Ambiental – CTCQA à proposta de Revisão da Resolução do CONAMA nº418/2009. (Processo nº 02000.002726/2010-92).

RELATÓRIO DA FURPA SOBRE O PEDIDO DE VISTAS

O presente relatório tem como finalidade subsidiar um posicionamento acerca da Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange a Tabela 3 – Limites máximos de emissão de COcorrigido, HCcorrigido em marcha lenta e de fator de diluição para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos tendo como parte interessada a CNI, apresentada na 45ª reunião da CT de Controle e Qualidade Ambiental – CTCQA do CONAMA no dia 14/03/2011, quando foi solicitado pedido de vistas pela FURPA, ECOTUREIA e ANNAMA Sudeste.

1) HISTÓRICO

Revendo os resultados aprovados na 41ª Reunião da CTCQA verificamos que 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 02000.000921/2009-44, 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.

2) ANÁLISE E DISCUSSÃO

Naquela oportunidade ficou esclarecido aos membros da Câmara Técnica que a plenária substituiu e aprovou valores da Tabela 3 diferentes daqueles encaminhados pelo Grupo de Trabalho específico e pela própria Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental – CTCQA.Como esses números não atenderam aos fabricantes de automotores o Ministério do Meio Ambiente - MMA retomou a discussão sem consulta à plenária do CONAMA, a qual foi soberana na deliberação sobre o tema em causa. Dessa forma o mesmo retorna ao ponto inicial da discussão sem o devido cumprimento das deliberações anteriores tomadas em instância superior.

3) CONCLUSÃO / PARECER

Sendo assim, diante dos fatos acima relatados nosso parecer é recomendar à Diretoria de Apoio que sejam respeitadas todas as decisões anteriores emanadas da Câmara Técnica, e que este assunto seja submetido à análise da CT de Assuntos Jurídicos e posterior deliberação da plenária do Conama.

Francisco Soares

Conselheiro Titular da FURPA na CTCQA

FUNDAÇÃO RIO PARNAÍBA - FURPA

Ilma . Sra.
Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora – Substituta do CONAMA
Ministério do Meio Ambiente

Assunto: Proposta de Resolução do CONAMA
Origem: 45ª Reunião da CT de Controle e Qualidade Ambiental - CTCQA

Teresina-PI, 15 de abril de 2011

RELATÓRIO FURPA Nº002/2011

Ref.: Pedido de vistas da FURPA na 45ª Reunião da CT de Controle e Qualidade Ambiental – CTCQA à Proposta de Resolução do CONAMA incluindo as máquinas agrícolas e rodoviárias nas exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE (Processo nº 0200.000107/2011-44).

RELATÓRIO DA FURPA SOBRE O PEDIDO DE VISTAS

O presente relatório tem como finalidade emitir um posicionamento sobre a edição de uma nova Resolução do CONAMA que inclui as máquinas agrícolas e rodoviárias nas exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, apresentada na 45ª reunião da CT de Controle e Qualidade Ambiental – CTCQA do CONAMA no dia 14/03/2011, quando foi solicitado pedido de vistas pela FURPA e CNI.

1) HISTÓRICO

A inclusão de novas máquinas no Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE dentro de uma ótica da redução da poluição do ar é de suma importância com a inclusão de máquinas agrícolas e rodoviárias, tratores agrícolas de

rodas, retro-escavadeiras,colheitadeiras de grão, tratores de esteiras, entre outros.Uma vez que as citadas máquinas convivem no meio urbano nas atividades de construção e manutenção de vias e na movimentação de terra, sendo que a cada dia aumenta consideravelmente a emissão de poluentes na atmosfera, tendo em vista o aumento do número dessas máquinas em atividades. Mesmo reconhecendo a necessidade de disciplinar, precisamos discutir os limites máximos de emissão para motores de máquinas agrícolas e rodoviárias- (PROCONVE MAR-I), os prazos dentro de padrões mais compatíveis com a realidade brasileira, uma vez que a tabela I apresentada, precisa ser melhor discutida.

A proposta de resolução do CONAMA incluindo máquinas agrícolas e rodoviárias no Programa de Controle da Poluição do Ar por veículos Automotores – PROCONVE deve ser melhor esclarecida pelo IBAMA e a CETESB - como agente técnico conveniado ao IBAMA para a execução do PROCONVE, a ANFAVEA e ABIMAQ, bem como pelos representantes dos fabricantes e importadores de máquinas agrícolas e rodoviárias, e a AEA.

2) ANÁLISE E DISCUSSÃO

Naquela oportunidade levamos ao conhecimento dos demais membros da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental – CTCQA a necessidade de se avaliar a Tabela I - limites máximos de emissão para motores de máquinas agrícolas e rodoviárias - (PROCONVE MAR-I) bem como o cronograma de vigência de sua aplicabilidade.

3) CONCLUSÃO / PARECER

Diante da importância de se regulamentar através de resoluções do CONAMA a poluição causadas por máquinas agrícolas e rodoviárias, tratores agrícolas de rodas, retro-escavadeiras, colheitadeiras de grão, tratores de esteiras, entre outros nosso parecer é que se reavalie os limites propostos no texto da regulamentação que inclui máquinas agrícolas e rodoviárias no PROCONVE bem como o cronograma de vigência.

Francisco Soares
Conselheiro Titular da FURPA na CTCQA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Resultado da 46ª Reunião da CT de Controle e Qualidade Ambiental - CTCQA
26 de abril de 2011 das 09h30 às 18h00
Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Quadra 505, Lote 2, Bloco B
BRASÍLIA / DF

1. Abertura da reunião

Às 10h30, verificada a existência de quorum, a Vice-Presidente da Câmara Técnica, Maria Ceicilene (Ministério de Minas e Energia), abriu a reunião e em seguida passou os trabalhos para o Presidente Volney Zanardi Júnior. A reunião contou ainda com a presença dos seguintes membros:

Christina E.P. Vasconcelos – Ministério das Minas e Energia
Wanderley Coelho Baptista – Confederação Nacional da Indústria – CNI
Patrícia Boson – Confederação Nacional dos Transportes - CNT
Elias Alberto Morgan - Governo do Estado do Espírito Santo
Francisco Rodrigues Soares – Furpa
Márcio Schettino - Anamma Sudeste

2. Aprovação do Resultado e da Transcrição da 45ª CTCQA

Aprovados o resultado e a transcrição da 45ª Reunião.

3. Ordem do dia

Com vistas a aproximar os dois pontos de pauta complementares, Revisão da Resolução 418 e Nova Fase do Promot, foi aprovada inversão de pauta, antecipando a discussão da proposta de máquinas agrícolas e rodoviárias para segundo ponto de pauta.

3.1. Processo nº 02000.002120/2010-57 – Discussão sobre objeto e cronograma para atendimento do previsto na Resolução Conama nº 421/2010, que prorrogou o prazo estabelecido no art. 9º da Resolução Conama nº 344 de 2004, que autorizou ampla revisão com escopo a ser definido pela CTCQA.

Interessado/Relator: MMA
Tramitação: A CTCQA deliberará sobre novo Termo de Referência para criação de GT proposto pelo MMA, SEP e MT.

Foi aprovada a criação de Grupo de Trabalho – GT e de um Termo de Referência para servir de base para os trabalhos. O GT foi subdividido em 2 subgrupos: águas costeiras e águas interiores, ambos sob coordenação do MMA. A relatoria para o subgrupo de **águas costeiras** será feita pela SEP (Mônica Nunes) e para o de **águas interiores** será pelo Ministério dos Transportes (Mateus Salomé). Decidiu-se ainda que, primeiramente, seja definido o que é comum na gestão do material dragado de ambas as regiões e que a CT acompanhará os trabalhos por meio de informes em suas reuniões.

3.2. Processo nº 02000.002726/2010-92 - **Revisão da Resolução nº 418/2009** no que tange a Tabela 3 - Limites máximos de emissão de COcorrigido, HCcorrigido em marcha lenta e de fator de diluição para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos.

Interessado: CNI
Relator: Diqua/Ibama
Tramitação: Apresentação dos pedidos de vista (Eco Juréia, CNI, Furpa e Anamma Sudeste). A Prefeitura de São Paulo realizará apresentação dos resultados do Programa I/M da cidade de São Paulo relevantes para subsidiar a discussão.

Aprovada a resolução com emendas.

3.3. Processo nº 02000.000107/2011-44 - Proposta de Resolução do Conama que inclui máquinas agrícolas e rodoviárias nos Programa de Controle da Poluição do Ar por veículos Automotores - Proconve.

Interessado/Relator: Diqua/Ibama
Tramitação: Apresentação dos pedidos de vista solicitados (CNI e Furpa).

Aprovada a resolução com emendas.

3.4. Processo nº 02000.000103/2011-66 - Proposta de Resolução do Conama para regulamentar nova fase, mais restrita, do Programa de Controle da Poluição dos Ar por Ciclomotores, Motociclos e Veículos Similares - Promot.

Interessado/Relator: Diqua/Ibama
Tramitação: Apresentação dos pedidos de vista solicitados (CNI, Eco Juréia e Anamma Sudeste).

Aprovada a resolução com emendas.

3.5. Processo nº 02000.000112/2011-57 - Proposta de Resolução do CONAMA que dispõe sobre registro de produtos destinados à remediação e dá outras providências, no que se refere à definição dada ao termo.

Origem: Diqua/Ibama
Tramitação: Matéria oriunda do Ibama a ser apreciada pela 46ª CTCQA

Proposta retirada de pauta por solicitação do proponente (Ibama).

4. Assuntos Gerais

A primeira reunião do GT de responsabilidade pelas tecnologias do Proconve ocorrerá no dia 12 de maio. A próxima reunião da CT (específica para avaliação dos trabalhos do GT de fontes fixas) foi reagendada para os dias 29 e 30 de junho, havendo a possibilidade de ocorrer durante 3 dias (28, 29 e 30 de junho).

5. Encerramento

Encerrou-se a reunião às 18h00 do dia 26 de abril de 2011.

CONAMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE
RESOLUÇÃO N.º , DE DE DE 2010.

Altera os limites de emissão da tabela 3 do Anexo 1 da Resolução nº 418, de 25 de novembro de 2010, que dispõe 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.

O Conselho Nacional do Meio Ambiente-CONAMA, no uso das competências que lhe são conferidas pelo Art 8º, I da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e:

Considerando a Resolução CONAMA 418/09, que dispõe 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 e determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso;

Considerando os resultados estatísticos dos Programas I/M já implantados no Brasil e a necessidade de se realizar atualizações ao programa, resolve:

Art. 1º. A Tabela 3 do anexo I da Resolução CONAMA 418/09 passa a vigorar com a seguinte redação:

Tabela 3 – Limites máximos de emissão de $CO_{corrigido}$ (%) e de $HC_{corrigido}$ (ppm) em marcha lenta e de fator de diluição para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos.

Ano de fabricação	**Cilindrada(*)**	**CO (%)**	**HC (ppm)**
Até 2002	Todas	7,0	3.500
2003 a 2009	<250 cc	6,0	2.000
	≥250 cc.	4,5	2.000
2010 em diante	<250cc	2,5	600

	≥250 cc	2.0	400

(1) O Fator de Diluição deve ser no máximo de 2.5.

(2) cc: Capacidade volumétrica do motor em cilindrada ou cm^3.

Art. 2º. Adotar para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos fabricados a partir de 2009 até 2013, que comprovadamente tenham sido homologados com valores superiores aos estipulados na Tabela 3 do Art.2º do Anexo I da Resolução nº418/09, o valor de emissão para marcha lenta de 3,5% para $CO_{corrigido}$ e de 2000 ppm para $HC_{corrigido}$ e fator de diluição máximo de 2,5.

Art. 3º. Estabelecer, para os processos de homologação de todos os motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto solicitados a partir da publicação desta Resolução, os limites máximos de emissão em marcha lenta de 2(%) de $CO_{corrigido}$ e 400 (ppm) de $HC_{corrigido}$.

Art. 4º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1° andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº 033 **/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 19 de abril de 2011.

Assunto: **Convocação para a 62ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.**

Ref.: **Processo nº** 02000.000716/2003-93

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. Em nome da Presidência da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos e no cumprimento do disposto no art. 28 e inciso VI do art. 45 do Regimento Interno deste Conselho, convoco Vossa Senhoria para participar da **62ª Reunião** da citada CT, a realizar-se **nos dias 5 e 6 de maio das 09h00 às 18h00 ,** na Sala de CT-01, 1° Andar do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Qd. 505, Lt. 02, Brasília/DF.

2. Informo que a pauta e os documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho, na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:
http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1380

3. Solicito que as entidades da Sociedade Civil, com assento na Câmara Técnica, cujas passagens e diárias são pagas com recursos orçamentários do MMA, conforme § 2º, art. 9º do Regimento Interno, **encaminhem sua confirmação de participação no corpo deste e-mail, anexando seu currículo resumido, ATÉ O DIA 20 DE ABRIL**, para que sejam tomadas as providências necessárias. Caso necessite entrar em contato com nossa equipe de apoio os contatos são: tel. (61) 2028.2187/2102 ou conama.ti@mma.gov.br.

Atenciosamente,

Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora Substituta

CONAMA

Enviado a: CT: «Assuntos Jurídicos»	Enviado: Sim	Data: 19/04/11

Título:
Convocação para a 62ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos

Mensagem:

-- Fonte -- -- Tamanho -- -- Styles -- -- Formato --

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 - Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº **033/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 19 de abril de 2011.

Assunto: **Convocação para a 62ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.**

Ref.: Processo nº 02000.000716/2003-93

Senhor(a) Conselheiro(a),

Elementos HTML:

Voltar

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº 034**2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 19 de abril de 2011.

Assunto: **Convite para a 62ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos**

Ref.: **Processo nº** 02000.000716/2003-93

Prezado(a) Senhor(a),

1. Em nome da Presidência da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, comunico que foi convocada a 61ª Reunião da CT citada, a realizar-se **nos dias 5 e 6 de maio das 09h00 às 18h00** na sala de CT-01, 1º Andar do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, qd. 505, lt. 02, Brasília/DF.

2. Informo que a pauta e documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho, na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:
http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1380

3. Lembramos que a deliberação sobre os temas em pauta é exclusiva dos Conselheiros membros desta Câmara Técnica.

Atenciosamente,

Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora Substituta

CONAMA

Enviado a: TODOS USUÁRIOS	Enviado: Sim	Data: 19/04/11

Título:
Convite para a 62ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos

Mensagem:

-- Fonte -- -- Tamanho -- -- Styles -- -- Formato --

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 - Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº **034/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 19 de abril de 2011.

Assunto: **Convite para a 62ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos**

Ref.: Processo nº 02000.000716/2003-93

Prezado(a) Senhor(a),

Elementos HTML:

Voltar

Proposta de Pauta da 62ª Reunião Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos
Data: 5 e 6 de maio de 2011
Horário: das 9h00 às 18h00
Sala de CT – 01, 1º andar do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, qd. 505, lt. 2, bl. B – Brasília/DF.

1. Abertura da Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.

2. Leitura e aprovação do resultado e transcrição dos dias de 14 e 15 de março da 61ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.

3. Ordem do Dia:

3.1 Processo nº 02000.001478/2006-86 – Proposta de Resolução para Inserção da Dimensão Ambiental nas atividades administrativas e operacionais na Administração Pública
Interessado: MMA.
Procedência: 24ª CT de Educação Ambiental
Tramitação: A matéria foi pautada na 61ª CTAJ, que deliberou pela sua devolução à CT de origem para adequação conforme considerações apresentadas. Feitas as alterações, na última reunião da CT de Educação Ambiental ocorrida no dia 19 de abril de 2011, a matéria foi aprovada com emendas.
Relator: Representante da CTEA ou DEA/MMA

3.2. Processo: 02000.000216/2011-61 - Complementação da Resolução CONAMA nº 417/2009, que dispõe sobre parâmentros básicos para definição de vegetação primária e dos estágios sucessionais secundários da vegetação de restinga na Mata Atlântica.
Interessado: Secretaria de Biodiversidade e Florestas - SFB/MMA
Procedência: 18ª CT Biodiversidade, Fauna e Recursos Pesqueiros
Tramitação: A matéria será apresentada na 18ª CTBio, e, espera-se, seja aprovada na mesma reunião, resultando em até 14 resoluções que trazem as listas de espécies pelos estados com vegetação de restinga na Mata Atlântica.
Relator: João de Deus

3.3. Processo: 02000.002726/2010-92 Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange a Tabela 3 - Limites máximos de emissão de COcorrigido, HCcorrigido (...).
Interessado: Confederação Nacional da Indústria - CNI
Procedência: 46ª CTCQA
Tramitação: FURPA, CNI e ANAMMA Sudeste pediram vista da matéria na 45ª CTCQA e esta retorna à 46ª CTCQA, nos dias 26 e 27 de abril, para apreciação dos pareceres.
Relator: Wanderley Coelho (CNI)

3.4. Processo: 02000.000107/2011-44 MÁQUINAS AGRÍCOLAS E RODOVIÁRIAS-PROCONVE Proposta de Resolução do CONAMA incluindo as máquinas agrícolas e rodoviárias nos controles do Programa de Controle da Poluição do Ar por Ciclomotores, Motociclos e Veículos Similares
Interessado: Diretoria de Qualidade Ambiental/IBAMA
Procedência: 46ª CTCQA
Tramitação: FURPA e CNI pediram vista da matéria na 45ª CTCQA e esta retorna à 46ª CTCQA, nos dias 26 e 27 de abril, para apreciação dos pareceres.
Relator: Paulo Macedo (Ibama)

3.5. Processo: 02000.000103/2011-66 NOVA FASE - PROMOT/ Proposta de Resolução do CONAMA para regulamentar nova fase, mais restrita, do Programa de Controle da Poluição dos Ar por Ciclomotores, Motociclos e Veículos Similares
Interessado: Diretoria de Qualidade Ambiental/IBAMA

Procedência: 46ª CTCQA
Tramitação: PROAM, CNI e ANAMMA Sudeste pediram vista da matéria na 45ª CTCQA e esta retorna à 46ª CTCQA, nos dias 26 e 27 de abril, para apreciação dos pareceres.
Relator: Paulo Macedo (Ibama)

4. Encerramento.

CONAMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Resultado da 62ª Reunião Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos
Data: 5 e 6 de maio de 2011
Horário: das 9h00 às 18h00
Sala de CT – 01, 1º andar do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, qd. 505, lt. 2, bl. B – Brasília/DF.

1. **Abertura da Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.**

2. **Leitura e aprovação do resultado e transcrição dos dias de 14 e 15 de março da 61ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.**

3. **Ordem do Dia:**

3.1 Processo nº 02000.001478/2006-86 – Proposta de Resolução para Inserção da Dimensão Ambiental nas atividades administrativas e operacionais na administração Pública

Interessado: MMA.
Procedência: 24ª CT de Educação Ambiental
Tramitação: A matéria foi pautada na 61ª CTAJ, que deliberou pela sua devolução à CT de origem para adequação conforme considerações apresentadas. Feitas as alterações, na última reunião da CT de Educação Ambiental ocorrida no dia 19 de abril de 2011, a matéria foi aprovada com emendas.
Relator: Representante da DEA/MMA

Resultado: A proposta foi modificada para Recomendação, sendo esta aprovada com emendas.

A CTAJ recomenda, adicionalmente, que a Plenária avalie a pertinência de encaminhar à Câmara Técnica competente a atribuição de desenvolver minuta de ato que disponha sobre critérios e padrões técnicos de sustentabilidade para a Administração Pública. Recomenda-se também, que a Plenária avalie a pertinência de incluir a minuta de recomendação ora aprovada na 62ª CTAJ no âmbito da Agenda Nacional do Meio Ambiente, prevista no art 2, inciso XV, do Regimento Interno.

3.2. Processo nº 02000.000216/2011-61 - Complementação da Resolução CONAMA nº 417/2009, que dispõe sobre parâmetros básicos para definição de vegetação primária e dos estágios sucessionais secundários da vegetação de restinga na Mata Atlântica.

Interessado: Secretaria de Biodiversidade e Florestas - SFB/MMA
Procedência: 18ª CT Biodiversidade, Fauna e Recursos Pesqueiros
Tramitação: A matéria será apresentada na 18ª CTBio, e, espera-se, seja aprovada na mesma reunião, resultando em até 14 resoluções que trazem as listas de espécies pelos estados com vegetação de restinga na Mata Atlântica.
Relator: João de Deus

Voto do representante do estado de São Paulo, Dr. João Winther:

Tendo em vista que o estado de São Paulo, como ente federativo, será alvo e executor da norma ora proposta, ainda se encontra estudando a lista de espécies das distintas fitofisionomias propostas na Resolução CONAMA nº 417/2009, considerando que a interação com os técnicos da Secretaria de Biodiversidade e Florestas – SBF demonstrava a necessidade de mais tempo, para que diversos especialistas fossem ouvidos, entre eles os do MP-SP e considerando ainda, em face da estrutura do Sisnama, que não haverá prejuízo algum para o estado, já que este detém a Resolução CONAMA nº 07/1996 definindo as fitosionomias de restinga para o território paulista e com base nos princípios da eficácia, da celeridade, razoabilidade e efetividade, bem como do pacto federativo, a CTAJ aprovou por maioria o retorno da proposta, exclusivamente a relativa ao estado de São Paulo, à CTBio que aguardará o parecer técnico a ser enviado oportunamente. Não haverá prejuízo também

aos outros estados que dependem da norma, tendo em vista que o § 1º, do art. 3º, da Resolução CONAMA nº 417/2009 determina a elaboração de uma norma para cada estado. Observa que o relator da câmara técnica de origem concorda com a devolução e análise dos fundamentos de São Paulo.

Resultado: Propostas de Resolução aprovadas por unanimidade, com exceção da proposição referente ao Estado de São Paulo que foi devolvida à Câmara Técnica de Biodiversidade, Fauna e Recursos Pesqueiros, de acordo com o voto do representante do Estado de São Paulo.

Recomendações da CTAJ ao DCONAMA:
1 – Que todas as CTs incluam todas as informações no processo eletrônico.
2 – Que a CTBio avalie se há fitofisionomias da Mata Atlântica referidos no art. 4º, § 1º, da Lei nº 11.428, de 22 de dezembro de 2006, que demandem regulamentação pelo CONAMA.
3 – A CTAJ indicou o Dr Clarismino para realizar um estudo no novo regimento interno no procedimento dos processos de feitura de resolução.

3.3. Processo nº 02000.002726/2010-92 Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange a Tabela 3 - Limites máximos de emissão de COcorrigido, HCcorrigido (...).
Interessado: Confederação Nacional da Indústria - CNI
Procedência: 46ª CTCQA
Tramitação: FURPA, CNI e ANAMMA Sudeste pediram vista da matéria na 45ª CTCQA e esta retorna à 46ª CTCQA, nos dias 26 e 27 de abril, para apreciação dos pareceres.
Relator: Wanderley Coelho (CNI)

O representante do Estado de São Paulo, João Winther, pediu vista da matéria.

3.4. Processo nº 02000.000107/2011-44 - Proposta de Resolução do CONAMA incluindo as máquinas agrícolas e rodoviárias nos controles do Programa de Controle da Poluição do Ar por Ciclomotores, Motociclos e Veículos Similares

Interessado: Diretoria de Qualidade Ambiental/IBAMA
Procedência: 46ª CTCQA
Tramitação: FURPA e CNI pediram vista da matéria na 45ª CTCQA e esta retorna à 46ª CTCQA, nos dias 26 e 27 de abril, para apreciação dos pareceres. Relator: Paulo Macedo (Ibama)

A matéria foi aprovada com emendas

3.5. Processo nº 02000.000103/2011-66 NOVA FASE - PROMOT/ Proposta de Resolução do CONAMA para regulamentar nova fase, mais restrita, do Programa de Controle da Poluição dos Ar por Ciclomotores, Motociclos e Veículos Similares
Interessado: Diretoria de Qualidade Ambiental/IBAMA
Procedência: 46ª CTCQA
Tramitação: PROAM, CNI e ANAMMA Sudeste pediram vista da matéria na 45ª CTCQA e esta retorna à 46ª CTCQA, nos dias 26 e 27 de abril, para apreciação dos pareceres. Relator: Paulo Macedo (Ibama)

A matéria foi aprovada com emendas

4. Encerramento.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício nº 063 **/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 17 de maio de 2011.

A Sua Senhoria
João Roberto Cilento Winther
Conselheiro Representante do Estado de São Paulo
05459-900 – São Paulo/SP

Assunto: **Pedido de Vista - Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange à Tabela 3 do anexo, a respeito dos limites máximos de emissões de poluentes para motociclos e veículos similares**
Ref.: 02000.002726/2010-92 – Vol. I

Senhor Conselheiro,

1. Conforme pedido de vista do Estado de São Paulo durante a 62ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos - CTAJ, referente ao Processo nº **02000.002726/2010-92**, que trata da Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange à Tabela 3 do anexo, a respeito dos limites máximos de emissões de poluentes para motociclos e veículos similares, encaminhamos um CD em forma digital, como também uma cópia do processo em epigrafe.

2. Sendo assim, conforme comunicado na Reunião, o parecer do pedido de vista deverá ser encaminhado ao DCONAMA/SECEX, "obrigatoriamente, na reunião subseqüente, acompanhada de parecer escrito", de acordo com o art. 35 do Regimento Interno do CONAMA.

Atenciosamente,

Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora Substituta

CONAMA

PREENCHER COM LETRA DE FORMA

AR

DESTINATÁRIO DO OBJETO / *DESTINATAIRE*

NOME OU I

ENDEREI

CEP / CODI

A sua Senhoria
JOÃO ROBERTO CILENTO WINTHER
Conselheiro Representante do Estado de São Paulo
AV. PROF. FRERICO HERMANN JUNIOR, 345
BAIRRO: ALTOS DE PINHEIRO
São Paulo/SP - CEP 05459-900

/ PAYS

DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO) / *DISCRIMINACION*
Ofício 063 - Processo nº 02000.
002726/2010-92 - Vol. I

NATUREZA DO ENVIO / *NATURE DE L'ENVOI*
- [ ] PRIORITÁRIA / *PRIORITAIRE*
- [ ] EMS
- [ ] SEGURADO / *VALEUR DÉCLARÉ*

ASSINATURA DO RECEBEDOR / *SIGNATURE DU RÉCEPTEUR*
Tama

DATA DE RECEBIMENTO
DATE DE LIVRATION
20/05/11

CARIMBO DE ENTREGA
UNIDADE DE DESTINO
DESTINATION
CDD BOAÇAVA
23 MAI 2011

NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / *NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR*
Tama Ilo

Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO RECEBEDOR / ÓRGÃO EXPEDIDOR

RUBRICA E MAT. DO EMPREGADO / *SIGNATURE DE L'AGE*
Maudinei P. Silva
8926727-3

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / *ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERS*

75240203-0 FC0463 / 16 114 x 186 mm

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº 066/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.

Brasília, 25 de julho de 2011.

Assunto: **Convocação para a 63ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.**
Ref.: **Processo nº 02000.000716/2003-93**

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. Em nome da Presidência da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos e no cumprimento do disposto no art. 28 e inciso VI do art. 45 do Regimento Interno deste Conselho, convoco Vossa Senhoria para participar da **63ª Reunião** da citada CT, a realizar-se **nos dias 11 e 12 de agosto das 09h00 às 18h00,** na Sala de CT-01, 1º Andar do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Qd. 505, Lt. 02, Brasília/DF.

2. Informo que a pauta e os documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho, na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:
http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1381

3. Solicito que as entidades da Sociedade Civil, com assento na Câmara Técnica, cujas passagens e diárias são pagas com recursos orçamentários do MMA, conforme § 2º, art. 9º do Regimento Interno, **encaminhem sua confirmação de participação no corpo deste e-mail, anexando seu currículo resumido, ATÉ O DIA 27 DE JULHO**, para que sejam tomadas as providências necessárias. Caso necessite entrar em contato com nossa equipe de apoio os contatos são: tel. (61) 2028.2187/2102 ou conama.ti@mma.gov.br.

Atenciosamente,

Eduardo Mattedi Werneck
Diretor Substituto

CONAMA

:nviado a: :T: «Assuntos Jurídicos»	Enviado: Sim	Data: 25/07/11

ítulo:
:onvocação para a 63ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.

lensagem:

-- Fonte -- -- Tamanho -- -- Styles -- -- Formato --

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 - Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº **066/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 25 de julho de 2011.

Assunto: **Convocação para a 63ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.**
Ref.: Processo nº 02000.000716/2003-93

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. Em nome da Presidência da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos e no cumprimento do disposto no art. 28 e inciso VI do art. 45 do Regimento Interno deste Conselho, convoco Vossa Senhoria para participar da **63ª Reunião** da citada CT, a realizar-se **nos dias 11 e 12 de agosto das 09h00 às 18h00**, na Sala de CT-01, 1º Andar do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Qd. 505, Lt. 02, Brasília/DF.

2. Informo que a pauta e os documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº 067 **/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 25 de julho de 2011.

Assunto: **Convite para a 63ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos**
Ref.: **Processo nº 02000.000716/2003-93**

Prezado(a) Senhor(a),

1. Em nome da Presidência da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, comunico que foi convocada a 63ª Reunião da CT citada, a realizar-se **nos dias 11 e 12 de agosto das 09h00 às 18h00** na sala de CT-01, 1º Andar do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, qd. 505, lt. 02, Brasília/DF.

2. Informo que a pauta e documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho, na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:

http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1381

3. Lembramos que a deliberação sobre os temas em pauta é exclusiva dos Conselheiros membros desta Câmara Técnica.

Atenciosamente,

Eduardo Mattedi Werneck
Diretor Substituto

CONAMA

nviado a: T: «Assuntos Jurídicos»	Enviado: Sim	Data: 25/07/11

ítulo:
onvite para a 63ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos

lensagem:

- Fonte -- -- Tamanho -- -- Styles -- -- Formato --

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº **067/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 25 de julho de 2011.

Assunto: **Convite para a 63ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos**
Ref.: Processo nº 02000.000716/2003-93

Prezado(a) Senhor(a),

1. Em nome da Presidência da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, comunico que foi convocada a 63ª Reunião da CT citada, a realizar-se **nos dias 11 e 12 de agosto das 09h00 às 18h00** na sala de CT-01, 1º Andar do Edifício Marie Prendi Cruz, W3 Norte, qd. 505, lt. 02, Brasília/DF

lementos HTML:

Ministério do Meio Ambiente
Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

Proposta de pauta da 63ª Reunião Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos
Data: 11 e 12 de agosto de 2011
Horário: das 9h00 às 18h00
Sala de CT – 01, 1º andar do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, qd. 505, lt. 2, bl. B – Brasília/DF.

1. Abertura da Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.

2. **Leitura e aprovação do resultado e transcrição dos dias de 05 e 06 de maio da 62ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.**

3. Ordem do Dia:

3.1 Processo nº 02000.002726/2010-92 - Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange a Tabela 3 - Limites máximos de emissão de CO corrigido, HC corrigido (...).
Interessado: Confederação Nacional da Indústria - CNI
Procedência: 46ª CTCQA
Tramitação: A matéria foi objeto de pedido de vista do representante do Estado de São Paulo, na 62ª reunião da CTAJ.
Relator: Wanderley Coelho (CNI)

3.2. Processo nº 02000.000716/2011-01 - Proposta de revisão da Resolução Conama nº 362/2005 que "dispõe sobre o recolhimento, coleta e destinação final de óleo lubrificante usado ou contaminado".
Assunto: alteração do art. 9º da Resolução Conama nº 362/2005 para que o Ministério do Meio Ambiente apresente o percentual mínimo de coleta de óleo lubrificante usado ou contaminado na segunda reunião ordinária do Conselho de cada ano e não na primeira reunião, como previsto na redação atual da Resolução.
Interessado: MMA
Procedência: 37ª CTSSAGR
Tramitação: A Proposta foi aprovada na 37ª Reunião da Câmara Técnica de Saúde, Saneamento Ambiental e Gestão de Resíduos, em 1º de junho de 2011.
Relator: MMA

4. Encerramento.

CONAMA

EM BRANCO

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1° andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

RECIBO

Brasília, 11 de agosto de 2011.

Acuso o recebimento dos documentos discriminados abaixo, para juntada ao processo N° 02000.002726/2010-92 – "Revisão da Resolução n° 418/2009 no que tange à Tabela 3 do anexo, a respeito dos limites máximos de emissões de poluentes para motociclos e veículos similares":

- SIGAM 48.854/11 – NIS 795.202
- Informação Técnica CETESB n° 001/2011/ETTO
- Ofício PROAM n° 003/2011/JUR/CTAJ
- Nota Técnica do Representante Legal do Estado de São Paulo, João Winther.

João Luís F. Ferreira
Chefe de Divisão – Área Técnica
João Luís F. Ferreira
Analista Ambiental
CONAMA
Matrícula 2466207

EM BRANCO

SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE

Av Prof. Frederico Hermann Junior, nº 345 – Alto de Pinheiros – SP / SP
CEP 05459-900 - PABX 3133-3300

Sigam 48.254/11 – NIS 795.202

Ofício 063/2011 DCONAMA/SECEX/MMA

Interessado: GABINETE DO SECRETÁRIO

Assunto: Pedido de Vista de SP– Revisão da Resolução nº 418/2009 – Tabela 3 do ANEXO – limites máximos de emissões de poluentes para motociclos e veículos similares

A proposta de **nova resolução às fls 5** foi elaborada pela Câmara Técnica de Controle e Qualidade do CONAMA, sem a participação da CETESB em suas últimas reuniões, e implica no **rebaixamento de limites máximos de emissões, no programa de inspeção veicular, para ciclomotores e motociclos**.

Por esta razão precípua, e considerando que em São Paulo a inspeção veicular já é realizada desde 2009 com base, para motociclos e ciclomotores, na Resolução CONAMA nº 418/2009, bem como, em face dos novos índices de qualidade do ar aprovados pelo CONSEMA, solicito, **com urgência,** (uma vez que o proc. CONAMA nº 02000.002726/2010-92 em cujo bojo se desenvolveram as discussões técnicas foi objeto de pedido de vista pelo representante de SP na CTAJ – Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos), **avaliação e manifestação técnica conclusiva da CETESB.**

São Paulo, 27 de Maio de 2011

RUBENS NAMAN RIZEK JUNIOR
SECRETÁRIO ADJUNTO DE MEIO AMBIENTE

A Diretoria E

Ana Cristina Pasini da Costa
Diretora de Avaliação
de Impacto Ambiental
Reg. 01.9943, CREA 060116148-3

48

CONAMA/MMA
Nº 502
Fls. 2226/42
Rubrica

CETESB — DESPACHO

De:	Para:	Data:
E	ET	08.06.2011

Referências:

Ofício nº 063/2011 – DCONAMA / SECEX / MMA

Assunto:

Revisão da resolução CONAMA 418/2009.

Ao ET,

Para apreciação e manifestação técnica nos moldes do estabelecido as fls. 47.
Atenciosamente,

CARLOS ROBERTO DOS SANTOS
Diretor de Engenharia e
Qualidade Ambiental
Reg. 01.6077

À ETT

Para atendimento à solicitação
acima.

08.06.2011

Engº Eduardo Luís Serpa
Gerente de Departamento de
Apoio Operacional - ET
Reg. 01.2070 - CREA 55419/D

Ao ETTO,

PREPARAR MANIFESTAÇÃO
NA FORMA DE I.T.

20/06/11

Tecg. Vanderlei Borsari
Gerente da Divisão de Transporte
Sustentável e Emissões Veiculares
Reg. 01.5763-5 CREA121273

Ao ET,

SEGUE I.T. P/ ENVIO À SMA.

20/06/11

Tecg. Vanderlei Borsari
Gerente da Divisão de Transporte
Sustentável e Emissões Veiculares
Reg. 01.5763-5 CREA121273

15:22 29/06/2011 006865 EXPEDIENTE DA PRESIDENCIA-CETESB

CETESB

DESPACHO

ET - Departamento de Apoio Operacional

Nº003/11/ET

De: ET

Para: E

CÓPIA

Data: 20.06.2011

Referências:
Ofício nº 063/2011/DCONAMA/SECEX/MMA NIS 795.202/2011 do Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente (DCONAMA) e Ofício nº 003/2011/JUR/CTAJ do Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental (PROAM) – SISCAD 23284/2011/1.

Assunto:
Revisão da Tabela 3 da Resolução CONAMA nº 418/2009 referente a limites máximos de emissão de poluentes para motociclos e veículos similares.

Em atendimento às solicitações acima citadas foi elaborada pelo Setor de Operações e Regulamentação – ETTO, a Informação Técnica nº 001/2011/ETTO.

O ofício do DCONAMA, encaminhado ao representante do Estado de São Paulo na CTAJ, solicita parecer da CETESB em vista de pedido de vistas do representante do Estado de São Paulo na 62º reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos – CTAJ.

O ofício do PROAM, encaminhado ao Sr. Diretor-Presidente da CETESB, solicita posicionamento da CETESB quanto a possíveis repercussões que impactem negativamente a qualidade atmosférica.

Uma vez que os ofícios devem receber a mesma resposta, sugerimos o encaminhamento dos dois expedientes à "P" e, caso não haja divergência quanto ao posicionamento exarado na IT nº 001/2011/ETTO, se envie a documentação para o Gabinete do Sr. Secretário Adjunto da Secretaria de Meio Ambiente.

Engº Eduardo Luís Serpa
Reg. 01.2070-1 – CREA 55419/D
Gerente

De acordo, à "P".

Engº Carlos Roberto dos Santos
Diretor de Engenharia e Qualidade Ambiental

15:23 29/06/2011 006866 EXPEDIENTE DA PRESIDENCIA-CETESB

INFORMAÇÃO TÉCNICA Nº 001/2011/ETTO

DATA: 15.06.11

SOLICITANTE: Gabinete do Secretário – Sigam 48.854/11 – NIS 795.202 de 27.05.11

ASSUNTO: Subsídios técnicos da CETESB para o pedido de vista de SP na Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos do Conama – Revisão da Resolução Conama 418/2009 – Tabela 3 do Anexo – limites máximos de emissões de poluentes para motociclos e veículos similares

1. ANTECEDENTES

A presente informação técnica trata de solicitação do Gabinete do Secretário do Meio Ambiente de avaliação técnica e manifestação da CETESB sobre a proposta que tramita na Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos do Conama, que altera os limites de emissão da Tabela 3 do Anexo I da Resolução 418 de 25 de novembro de 2009, que dispõe 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.

2. ANÁLISE

A proposta que tramita na Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos do Conama com alterações e inserção de novos requisitos na Resolução 418/2009, contém aspectos que merecem as considerações técnicas da CETESB enumeradas a seguir:

2.1. Avaliação da proposta de alteração dos limites de aprovação/reprovação na inspeção veicular de motocicletas

2.1.1. Os limites máximos de emissão de $CO_{corrigido}$, $HC_{corrigido}$ em marcha lenta para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos estabelecidos originalmente na Tabela 3 da Resolução 418/2009 do CONAMA são os seguintes:

Ano de fabricação	Cilindrada	1ª Fase (2010)		2ª Fase (a partir de 2011)	
		CO_{corr} (%)	HC_{corr} (ppm)	CO_{corr} (%)	HC_{corr} (ppm)
Até 2002	Todas	7,0	3500	5,0	3500
2003 a 2008	<250cc	6,0	2000	4,5	2000
	≥250cc	4,5	2000	4,5	2000
A partir de 2009	Todas	1,0	200	1,0	200

2.1.2. O Art. 1º. da presente proposta de revisão da Resolução 418/2009, estabelece os seguintes limites de emissão em marcha-lenta para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos:

Tabela 3 – Limites máximos de emissão de CO corrigido (%) e de HC corrigido (ppm) em marcha lenta para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos.

Ano de fabricação	Cilindrada (cc)	CO_{corr} (%)	HC_{corr}(ppm)
Até 2002	todas	7,0	3.500
2003 a 2009	<250	6,0	2.000
	≥250	4,5	2.000
2010 em diante	<250	2,5	600
	≥250	2,0	400

2.1.3. O quadro a seguir mostra alguns valores internacionais praticados em programas de inspeção periódica obrigatória de motocicletas. 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.

Referências de Regulamentação de Controle de Emissões de Motociclos em Uso				
País	**Ano**	**CO (%)**	**HC (ppm)**	**Referência**
Taiwan	Até 2002	4,0	6.000	Emission Control of 2-and 3-Wheel Vehicles - MECA - 1999
	2003 →	1,5	3.000	
Tailândia	Até 2001	4,5	10.000	
	2002 →	nd	nd	
União Européia	Todos	4,5	-	
Alemanha	Todos	3,5 (s/cat)	-	Inspection & Maintenance and Roadworthiness Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH - Reinhard Kolke (Umweltbundesamt)
		0,5 (c/cat)	-	
China	1996 →	4,5	2.200	Strengthening Vehicle Inspection and Maintenance in Chongqing, People's Republic of China Environmental Protection Bureau of Chongqing, People's Republic of China - 2002

India	Até 1999	4,5	9.000	Management of In-Use Motorcycle Emissions – The Indian Experience - N.V.Iyer, Bajaj Auto Ltd., Pune, India Workshop on Motorcycle Emission Control in Major Cities Program – International Experience and Vietnam Conditions - Hanoi March 06, 2007
	2000 →	3,5	4.500	
	2010 →	4,5	2.000	

** Nota: os valores mais altos para HC correspondem a limites aplicáveis a motocicletas com motor de dois tempos, praticamente inexistentes no parque automotivo brasileiro.*

2.1.4. Embora as motocicletas com motor de quatro tempos sejam tecnologicamente similares no Brasil e no exterior, os limites de CO em marcha-lenta apresentados no quadro são mais rigorosos que os ora propostos no CONAMA para os motociclos anteriores a 2010. **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.** Além disso, a adição de 25% de etanol à gasolina no Brasil implica sempre redução significativa (de cerca de 15% a 30%) nas emissões de CO e HC, comparativamente ao uso de gasolina sem adição de etanol praticado nos outros países, o que poderia até mesmo justificar o estabelecimento de limites mais rigorosos do que os praticados no exterior.

2.1.5. 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 arrecadatório.

2.1.6. 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 regulagem). Dessa forma, a adoção de limites muito mais lenientes do que esses indicadores de

regulagem 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 regulagem 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.

2.1.7. Para as motos produzidas a partir de 2009, o Conama se baseou na prática internacional de inspeção de motos equipadas com catalisador e injeção eletrônica e em levantamento realizado com todos os valores de homologação do PROMOT disponíveis nos arquivos da CETESB. Constatou-se, que as motocicletas dos grandes fabricantes (Honda, Yamaha, Susuki, Harley Davidson, Kawazaki e outras), responsáveis por mais de 95% do mercado brasileiro, apresentavam valores homologados próximos de zero %, para todos os modelos. Apenas alguns modelos de motocicletas de pequenos fabricantes/importadores equipadas com catalisador e injeção produzidas a partir de 2009, com participação desprezível no mercado brasileiro, apresentavam valores de homologação maiores que o limite de inspeção de 1% para CO de marcha-lenta proposto pela CETESB e aprovado pelo plenário do CONAMA na Resolução 418/2009. Dessa forma, visando a não tornar o programa de inspeção veicular inócuo para a absoluta maioria da frota circulante, o plenário do CONAMA estabeleceu os limites mais restritivos.

2.1.8. Verifica-se, portanto, que os dados históricos de homologação das motocicletas indicam que há alguns poucos modelos-exceção, quase sem nenhuma representatividade em termos de volume de vendas no País, que tem valores de emissão de CO em marcha-lenta medidos no processo de homologação superiores aos limites da Resolução Conama 418/2009. **Assim, sem qualquer prejuízo ao meio ambiente, somente para esses modelos-exceção - devidamente conhecidos pelos órgãos certificadores - sugere-se a adoção de limites alternativos: 4,5% de CO e 2000 ppm de HC.** A redação do artigo 2° da proposta que tramita no Conama seria então:

INFORMAÇÃO TÉCNICA Nº 001/2011/ETTO

"Art. 2º. Adotar, para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos fabricados a partir de 2003 até 2013, que comprovadamente tenham sido homologados com valores superiores aos estipulados na Tabela 3 do Anexo I da Resolução nº418/2009, o valor de emissão de marcha lenta de 4,5% para $CO_{corrigido}$ e 2000 ppm para $HC_{corrigido}$ e fator de diluição máximo de 2,5."

2.1.9. Em países asiáticos que iniciaram seus programas de inspeção de motocicletas, observa-se índices de reprovação de até 50%, dado o despreparo dos usuários e carência de capacitação e estrutura da rede de reparação na fase inicial de implementação desses programas - o que faz parte do processo normal (mas difícil) de qualificação da rede de assistência técnica e melhoria da qualidade ambiental da frota circulante.

2.1.10. Entende-se, que qualquer proposta de alteração dos limites vigentes estabelecidos pelo Conama para inspeção de motocicletas no Brasil, somente pode ser apresentada para apreciação do Conama, se for acompanhada de minuciosa análise estatística do banco de dados de registros de medições disponíveis nos programas de inspeção veicular em andamento no Município de São Paulo e 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.*

2.2. Estabelecimento de tetos para emissão de CO e HC em marcha-lenta nos processos de homologação de motocicletas novas

2.2.1. O Conama, em sua última reunião plenária de 25 e 26.05.11, ao aprovar o Promot 4, deixou os fabricantes de motocicletas livres para declararem os valores de CO e HC em marcha-lenta medidos durante os ensaios de homologação, seja lá quais forem esses valores. Essa postura do Conama nega a realidade tecnológica atual do mercado de motocicletas, caminha no sentido contrário da melhoria da qualidade ambiental dos veículos no País, ignora que as motos devem obrigatoriamente receber o mesmo tratamento que os automóveis nos processos de homologação (por não existirem diferenças tecnológicas nos motores e nos sistemas de injeção de combustível e controle de emissões) e prejudica profundamente o programa de inspeção veicular brasileiro, na medida que as motocicletas novas permanecem sem uma referência realista sobre a qual poderiam ser definidos limites de inspeção veicular adequados.

2.2.2. Entretanto, em iniciativa aparentemente contraditória, mas em tempo de corrigir o erro cometido no Promot 4, a presente proposta que tramita no Conama estabelece tetos de emissão em marcha-lenta para motocicletas novas. De fato, tetos de homologação de motos novas, adequados e compatíveis com a melhor tecnologia disponível, terão utilidade para os programas de inspeção de veículos em uso, uma vez que esses serão uma forte orientação do projeto para o estabelecimento de limites adequados de inspeção de veículos em uso, e ainda, evitariam o surgimento dos modelos-exceção, citados anteriormente. A proposta em pauta estabelece o seguinte:

"Art. 3o. Estabelecer, para os processos de homologação de todos os motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto solicitados a partir da publicação desta Resolução, os limites máximos de emissão em marcha lenta de 2(%) de $CO_{corrigido}$ e 400 (ppm) de $HC_{corrigido}$."

2.2.3. Os limites de certificação de motos novas, devem necessariamente ser compatíveis com as novas tecnologias que equipam esses veículos. Entretanto, os limites máximos de emissão em marcha lenta de 2% de $CO_{corrigido}$ e 400 ppm de $HC_{corrigido}$ estabelecidos no artigo 3o. acima, são excessivamente lenientes e não representam a realidade tecnológica das motocicletas mais novas homologadas no Brasil. Da mesma forma que os automóveis, as motocicletas novas

atuais apresentam valores de CO em marcha-lenta próximos de zero e de HC inferiores a 100ppm. O limite de CO em marcha-lenta em programas de inspeção veicular em diversos países, para motocicletas equipadas com catalisadores e injeção é de 1%, muito abaixo dos 2,5% propostos pela Câmara Técnica do Conama para motos até 250cc. Isso significa, que no Brasil, motocicletas com catalisadores inoperantes dificilmente seriam reprovadas na inspeção veicular durante toda sua vida útil: perderia o sentido o programa de inspeção veicular para o nicho da frota equipada com catalisadores, perderiam o sentido os investimentos da Nação no Promot e, principalmente, perderia a qualidade do ar nos centros urbanos, cada vez mais povoados por motocicletas com altíssimo potencial poluidor.

2.2.4. Com base nas razões acima, sugere-se modificar a redação do artigo 3o. da presente proposta, estabelecendo limites compatíveis com a realidade tecnológica brasileira e com as necessidades de controle da poluição do ar nos centros urbanos, conforme segue:

"Art. 3o. Estabelecer, para os processos de homologação de todos os motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto solicitados a partir da publicação desta Resolução, limites máximos de emissão em marcha lenta para $CO_{corrigido}$ *de 0,5% e de 100 ppm para* $HC_{corrigido}$*."*

3, Conclusões

3.1. Tetos de emissão de CO em marcha-lenta aplicados na homologação de veículos novos não são parâmetros de referência para inspeção veicular, mas sim, os valores de emissão em marcha-lenta medidos para cada modelo durante o processo de homologação.

3.2. 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.

3.3. Os dados históricos de homologação das motocicletas indicam que há alguns poucos modelos-exceção, quase sem representatividade em termos de volume de vendas no País, que tem valores de emissão de CO em marcha-lenta medidos no processo de homologação superiores aos limites da Resolução Conama 418/2009. Somente para esses modelos-exceção, sugere-se a adoção de limites alternativos: 4,5% de CO e 2000 ppm de HC. A redação do artigo 2° da proposta que tramita no Conama será então:

"Art. 2º. Adotar, para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos fabricados a partir de 2003 até 2013, que comprovadamente tenham sido homologados com valores superiores aos

estipulados na Tabela 3 do Anexo I da Resolução nº418/2009, o valor de emissão de marcha lenta de 4,5% para $CO_{corrigido}$ e 2000 ppm para $HC_{corrigido}$ e fator de diluição máximo de 2,5."

3.4. O Conama, em sua última reunião plenária de 25 e 26.05.11, ao aprovar o Promot 4, deixou os fabricantes de motocicletas livres para declararem os valores de CO e HC em marcha-lenta medidos durante os ensaios de homologação, seja lá quais forem esses valores. Essa postura do Conama nega a realidade tecnológica atual do mercado de motocicletas, caminha no sentido contrário da melhoria da qualidade ambiental dos veículos no País, ignora que as motos devem obrigatoriamente receber o mesmo tratamento que os automóveis nos processos de homologação (por não existirem diferenças tecnológicas nos motores e nos sistemas de injeção de combustível e controle de emissões) e prejudica profundamente o programa de inspeção veicular brasileiro, na medida que as motocicletas novas permanecem sem uma referência realista sobre a qual poderiam ser definidos limites de inspeção veicular adequados. Portanto, entende-se que o artigo 3o. da proposta de Resolução Conama que revisa a Resolução 418/2009 é extremamente oportuno. Entretanto, deve estabelecer limites de emissão em marcha-lenta nos processos de homologação de motocicletas novas compatíveis com a realidade tecnológica brasileira e com as necessidades de controle da poluição do ar nos centros urbanos, conforme segue:

"Art. 3o. Estabelecer, a partir de janeiro de 2013, para os processos de homologação de todos os motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto, limites máximos de emissão em marcha lenta para $CO_{corrigido}$ de 0,5% e de 100 ppm para $HC_{corrigido}$."

3.5. 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;

INFORMAÇÃO TÉCNICA N° 001/2011/ETTO

- 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.*

Elaborado por:

Eng. Olimpio de Melo Alvares Jr.
Setor de Operações e Regulamentação
Reg. 01.4891-7 CREA

De acordo,

Eng. Daniel Egon Schmidt
Gerente Setor de Operações e Regulamentação
Reg. 01.1530-9 CREA 38.112/D

Tecnól. Vanderlei Borsari
Gerente da Divisão de Transporte Sustentável e Emissões Veiculares
Reg. 01.5763-5 CREA 121.273/D

EM BRANCO

CETESB

CONAMA /MMA
Fls. 58
Rubrica

PRESIDÊNCIA
CHEFIA DE GABINETE

ENCAMINHAMENTO DE DOCUMENTAÇÃO

Documento:	Protocolo:	Data da Entrada:
OFÍCIO Nº 003/2011	23284 /2011	23/5/2011

Origem: PROAM-INSTITUTO BRASILEIRO DE PROTEÇÃO AMBIENTAL

Interessado: PROAM-INSTITUTO BRASILEIRO DE PROTEÇÃO AMBIENTAL

Assunto: PROCESSO CONAMA Nº 02000.002726/2010-92 - REVISÃO DA RESOLUÇÃO Nº 418/2009 REFERENTE LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÕES DE POLUENTES PARA MOTOCICLOS E VEÍCULOS SIMILARES - SOLICITA INFORMAÇÕES ACERCA DO ACOMPANHAMENTO DO PROCESSSO, TENDO EM VISTA A PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DA RESOLUÇÃO CONAMA Nº 418/2009.

A Diretoria de Tecnologia de Qualidade, Avaliação Ambiental

Para providências pertinentes

Chefia de Gabinete, 24 de maio de 2011

José Osvaldo Cidin Valio
Chefe de Gabinete
Reg. 7338

Ao TD

Ana Cristina Pasini da Costa
Diretora de Tecnologia, Qualidade
e Avaliação Ambiental
Reg. 01-9943 - CREA 060116148-3

A TDT,
preparar minuta de
resposta c/ brevidade

Carlos Ibsen Vianna Lacava
Gerente do Departamento de Desenvolvimento
Tecnológico e Sustentabilidade
Reg. 01.6058-9 CREA 5060001438/D

Ao ETTO,

PREPARAR MANIFESTAÇÃO
NA FORMA DE I.T.

10/06/11
Tecg. Vanderlei Borsari
Gerente da Divisão de Transporte
Sustentável e Emissões Veiculares
Reg. 01.5763-5 CREA121273

Ao ET

SEGUE I.T. PARA
RESPOSTA AO INTERESSADO.

20/06/11
Tecg. Vanderlei Borsari
Gerente da Divisão de Transporte
Sustentável e Emissões Veiculares
Reg. 01.5763-5 CREA121273

PROAM
Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental

Ofício nº.: 003/2011/JUR/CTAJ
Ref.: Processo CONAMA Nº **02000.002726/2010-92** - REVISÃO DA RESOLUÇÃO Nº 418/2009 - Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange à Tabela 3 do anexo, a respeito dos limites máximos de emissões de poluentes para motociclos e veículos similares[1]
Tema: Obtenção de informações acerca de eventual acompanhamento do processo.

Santos, 16 de maio de 2011.

Prezado Sr.,

Vimos pelo presente, na qualidade de conselheiro do CONAMA[2] com atribuições para atuação na CTAJ [3], tendo em vista o processo referenciado, solicitar informações acerca do acompanhamento do mesmo, tendo em vista a proposta de alteração da Resolução CONAMA nº. 418/2009, que em sua ementa dispõe o seguinte:

> *"Altera os limites de emissão da tabela 3 do Anexo I da Resolução nº 418, de 25 de novembro de 2010, que dispõe 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".*

Salientamos que temos interesse nas informações técnicas dos setores responsáveis da Agência Ambiental, a fim de encaminharmos posicionamento quando da discussão da proposta na CTAJ do CONAMA. Lembramos que a partir de manifestação do Relator do Processo Administrativo junto à Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, houve pedido de vistas do i. representante do Estado de São Paulo, dado que o tema extrapola a simples necessidade de posicionamento jurídico.

Nestas condições, solicitamos informações e posicionamento fundamentado quanto a possíveis repercussões que impactem negativamente a qualidade atmosférica, a partir das emissões veiculares, considerando os limites de emissões atualmente vigentes.

Ao ensejo colocamo-nos à disposição e renovamos nossos protestos de estima e consideração.

Fabio Ribeiro Dib
Conselheiro do CONAMA

Ilustríssimo Doutor OTAVIO OKANO
Presidente da COMPANHIA AMBIENTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO - CETESB

---

[1] http://www.mma.gov.br/port/conama/processo.cfm?processo=02000.002726/2010-92, acesso em 16/05/2011
[2] Conselho Nacional do Meio Ambiente nos termos dos arts. 6º e SS. da Lei 6938/81
[3] Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos instituída pela Resolução CONAMA 329/03

Av. Brigadeiro Faria Lima, 1811 - 1º andar - conj. 127 - Jd. Paulistano - São Paulo - SP - CEP 01452-913
Fone: 55 11 3814-8715 - e-mail: proam@proam.org.br

Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA/MMA - Windows Internet Explorer

http://www.mma.gov.br/port/conama/processo.cfm?processo=02000.002726/2010-92

Arquivo Editar Exibir Favoritos Ferramentas Ajuda

Ministério do Meio Ambiente

www.mma.gov.br

CONAMA

- O que é o CONAMA
- Quem é quem
- Resoluções e outros atos
- Legislação ambiental
- Como se elabora uma Resolução
- Reuniões plenárias
- CIPAM
- Câmaras técnicas e GTs
- Câmara Especial Recursal
- Processos
- Calendário de reuniões
- Eventos especiais
- CNEA
- Como navegar no site

E-CONAMA

E-mail:

Senha:

Esqueceu a senha? Cadastre-se

Responsável pelo conteúdo: conama@mma.gov.br

Acompanhamento de Processos

Processo: 02000.002726/2010-92

Resumo: REVISÃO DA RESOLUÇÃO Nº 418/2009

Assunto: Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange à Tabela 3 do anexo, a respeito dos limites máximos de emissões de poluentes para motociclos e veículos similares

Origem: Interessado: Confederação Nacional da Indústria - CNI

Situação: Ativo

Tipo de processo: Outros

(Consultar tramitação no Protocolo MMA e IBAMA)

>>> Tramitação no CONAMA

62ª CT Assuntos Jurídicos Data: 05 a 06/05/11

- Proposta de Resolução. VERSÃO LIMPA, resultante da 46ª CTCQA e que altera os limites de emissão das tabelas 1 e 3 do Anexo I da Resolução nº 418, de 25 de novembro de 2010. [download] Inclusão em: 28-04-2011

RESULTADO - O representante do Estado de São Paulo, João Winther, pediu vista da matéria

46ª CT Controle e Qualidade Ambiental Data: 26 a 27/04/11

- Proposta de Resolução. VERSÃO LIMPA, resultante da 46ª CTCQA e que altera os limites de emissão das tabelas 1 e 3 do Anexo I da Resolução nº 418, de 25 de novembro de 2010. [download] Inclusão em: 28-04-2011

Internet 100%

Iniciar

23/05/2011 18:3

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº **076/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 11 de agosto de 2011.

Assunto: **Adiamento da reunião referente à proposta de Regimento Interno do CONAMA**
Ref.: **Processo nº 02000.000951/2007-99**

Prezado(a) Senhor(a),

1. Faço referência ao Ofício Circular nº 069/2011/DCONAMA/SECEX/MMA, de 25 de julho de 2011, sobre reunião concernente às emendas ao Regimento Interno do CONAMA, já apresentadas ao texto base aprovado na Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos e pautado para a próxima Plenária do CONAMA, nos dias 31 de agosto e 01 de setembro do corrente ano.

2. Tendo em vista a impossibilidade de comparecimento na reunião de vários dos proponentes das emendas, a referida reunião não ocorrerá na data e amanhã e nova data será definida em breve.

Atenciosamente,

Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora

CONAMA

EM BRANCO

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE
RESOLUÇÃO N.º , DE DE DE 2010.

Altera os limites de emissão da tabela 3 do Anexo I da Resolução nº 418, de 25 de novembro de 2010, que dispõe 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.

O Conselho Nacional do Meio Ambiente-CONAMA, no uso das competências que lhe são conferidas pelo Art 8º, I da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e:

Considerando a Resolução CONAMA 418/09, que dispõe 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 e determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso;

Considerando os resultados estatísticos dos Programas I/M já implantados no Brasil e a necessidade de se realizar atualizações ao programa, resolve:

Art. 1º. A Tabela 3 do anexo I da Resolução CONAMA 418/09 passa a vigorar com a seguinte redação:

Tabela 3 – Limites máximos de emissão de $CO_{corrigido}$ (%) e de $HC_{corrigido}$ (ppm) em marcha lenta e de fator de diluição para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos.

Ano de fabricação	**Cilindrada(*)**	**CO (%)**	**HC (ppm)**
Até 2002	Todas	7,0	3.500
2003 a 2009	<250 cc	6,0	2.000
	≥250 cc	4,5	2.000
2010 em diante	<250cc	2,5	600

	≥250 cc	2,0	400

(1) O Fator de Diluição deve ser no máximo de 2,5.

(2) cc: Capacidade volumétrica do motor em cilindrada ou cm^3..

Art. 2º. Adotar para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos fabricados a partir de 2009 até 2013, que comprovadamente tenham sido homologados com valores superiores aos estipulados na Tabela 3 do Art.2º do Anexo I da Resolução nº418/09, o valor de emissão para marcha lenta de 3,5% para $CO_{corrigido}$ e de 2000 ppm para $HC_{corrigido}$ e fator de diluição máximo de 2,5.

Art. 3º. Estabelecer, para os processos de homologação de todos os motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto solicitados a partir da publicação desta Resolução, os limites máximos de emissão em marcha lenta de 2(%) de $CO_{corrigido}$ e 400 (ppm) de $HC_{corrigido}$.

Art. 4º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

INFORMAÇÃO TÉCNICA Nº 002/2011/ETTO

DATA: 20.06.11

SOLICITANTE: GABINETE DO DIRETOR-PRESIDENTE – DESPACHO DE 24.05.11 – OFÍCIO 003/2011 – PROTOCOLO 23284/2011 DE 23.05.2011 – ORIGEM PROAM – INSTITUTO BRASILEIRO DE PROTEÇÃO AMBIENTAL

ASSUNTO: PROCESSO CONAMA 02000.002726/2010-92 – REVISÃO DA RESOLUÇÃO 418/2009 REFERENTE A LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÕES DE POLUENTES PARA MOTOCICLOS E VEÍCULOS SIMILARES – SOLICITA INFORMAÇÕES ACERCA DO ACOMPANHAMENTO DO PROCESSO, TENDO EM VISTA A PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DA RESOLUÇÃO 418/2009

1. ANTECEDENTES

A presente informação técnica trata de solicitação da Chefia de Gabinete do Diretor-presidente da CETESB de avaliação técnica e manifestação da CETESB sobre a proposta que tramita na Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos do Conama, que altera os limites de emissão da Tabela 3 do Anexo I da Resolução 418 de 25 de novembro de 2009, que dispõe 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.

2. ANÁLISE

A proposta que tramita na Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos do Conama com alterações e inserção de novos requisitos na Resolução 418/2009, contém aspectos que merecem as considerações técnicas da CETESB enumeradas a seguir:

2.1. Avaliação da proposta de alteração dos limites de aprovação/reprovação na inspeção veicular de motocicletas

2.1.1. Os limites máximos de emissão de $CO_{corrigido}$, $HC_{corrigido}$ em marcha lenta para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos estabelecidos originalmente na Tabela 3 da Resolução 418/2009 do CONAMA são os seguintes:

Ano de fabricação	Cilindrada	1ª Fase (2010)		2ª Fase (a partir de 2011)	
		CO_{corr} (%)	HC_{corr} (ppm)	CO_{corr} (%)	HC_{corr} (ppm)
Até 2002	Todas	7,0	3500	5,0	3500
2003 a 2008	<250cc	6,0	2000	4,5	2000
	≥250cc	4,5	2000	4,5	2000
A partir de 2009	Todas	1,0	200	1,0	200

EM BRANCO

pus. 64

CETESB

COMPANHIA AMBIENTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO
Chefia de Gabinete

CONAMA/MMA
Fls. 63
Processo

FOLHA DE DESPACHO

Referências :

SIGAM nº 48854/11-NIS 795202 – (SISCAD 23284/2011/1)

Interessado :

Gabinete do Secretário "Ofício 063/2011 DCONAMA/SECEX/MMA"

Assunto:

Pedido de vista formulado pelo representante do Estado de São Paulo durante a 2ª Reunião da Câmara Técnica de Assunto Jurídicos – CTAJ, referente ao Processo nº 02000.002726/2010-92, que trata da Revisão da Resolução CONAMA nº 418, de 25/11/2009 – Tabela 3 do ANEXO – Limites máximos de emissões de poluentes para motociclos e veículos similares.

Senhor Chefe de Gabinete/SMA,

Em atendimento ao solicitado no Despacho de fls. 47, do Senhor Secretário Adjunto dessa Pasta, transmito-lhe a Informação Técnica nº 001/2011/ETTO, de 15/06/2011 – apensa na contracapa e juntada, por cópia, ás fls. 50/58 - encaminhada pelo Gerente do Departamento de Apoio Operacional, com a concordância do Diretor de Engenharia e Qualidade Ambiental (por cópia às fls. 49), contendo a manifestação sobre o assunto em tela.

Por oportuno, devo informá-lo que, pelo Ofício nº 003/2011/JUR/CTAJ – impresso em papel com o timbre PROAM, Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental, cuja cópia segue juntada às fls 60 - dirigido ao Diretor-Presidente da CETESB, o Senhor Fábio Ribeiro Dib, na qualidade de Conselheiro do CONAMA com atribuições para atuação na CTAJ, solicita informações e posicionamento desta Companhia sobre a proposta de Resolução de fls 62 e verso, tratando do assunto referenciado, a qual é mais ampla que a minuta de fls 07. Em resposta ao acima mencionado Ofício, o mesmo Departamento manifestou-se na Informação Técnica nº 002/2011/ETTO, de 20/06/2011, cujo teor é o mesmo da citada I.T. Nº 001/2011/ETTO, salvo o seu preâmbulo, que segue juntado às fls 63.

Feito estes esclarecimentos, e antes de remeter a resposta ao Ofício n º 003 do PROAM (fls. 60), esta Presidência aguarda informação da Assessoria dessa Secretaria sobre sua concordância – ou não – com o teor das referidas Informações Técnicas, a fim de uniformizar o pronunciamento dos órgãos do SEAQUA acerca do assunto.

Chefia de Gabinete, em 04 de julho de 2011.

José Osvaldo Cidin Válio
Chefe de Gabinete

NIS 795202

NAA/GS

05/07/11

Às 16:50 hrs.

Nº

Visto

Encaminhe-se o presente ao conhecimento do Senhor Secretário Adjunto.

CG., 05 /07/2011

ANTONIO VAGNER PEREIRA
Chefe de Gabinete

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.

EM BRANCO

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***

EM BRANCO

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 do 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

EM BRANCO

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:

EM BRANCO

> *"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.

EM BRANCO

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

EM BRANCO

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 trasncrição 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***

EM BRANCO

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 arrecadatório".*

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

EM BRANCO

maioria dos modelos, com valores de emissão em marcha-lenta muito baixos (indicadores de regulagem). Dessa forma, a adoção de limites muito mais lenientes do que esses indicadores de regulagem 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 regulagem 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.*

EM BRANCO

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, insuficiênca de motivação e deficiência na instrução processual, que não permitem qualquer

EM BRANCO

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;*

EM BRANCO

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.

EM BRANCO

36. Consoante ensinamento[1] 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 aclaramento 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 Pietro[2], o principio 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 a 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 explicita, 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.

EM BRANCO

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 Meirelles[3]:

> *"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 lição[4] 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.

EM BRANCO

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 cientificos 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

EM BRANCO

GOVERNO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

46ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.

Brasília/DF,
26 de Abril de 2011.

(Transcrição ipsis verbis)
Empresa ProIXL Estenotipia

A SRª. ADRIANA MANDARINO (DCONAMA) – Bom dia a todos. Nós estamos com 5 pessoas e nosso quórum é de 6. Já soube que está tendo problema nos aeroportos, tem muito atrasos hoje, não sei o que aconteceu especificamente. Alguém aqui veio e teve problema para vir? O Soares chega bem cedo. Enfim, estamos aguardando o Volney que não viria no começo porque estaria numa audiência pública no Senado representando o secretário executivo, já avisou que até as 10h30min chega. De qualquer maneira temos a vice-presidente Maria Ceicilene pronta para assumir os trabalhos, mas não temos quórum ainda, então eu peço um pouquinho de paciência.

A SRª. MARIA CEICILENE MARTINS RÊGO (MME) – Nós estamos aguardando a chegada do Dr. Volney, Presidente da Câmara Técnica, mas acho que podemos começar os nossos trabalhos e vamos ganhando um pouquinho de eu sou Ceicilene sou do Ministério de Minas e Energia, e nós temos a vice-presidência da Câmara e estamos aqui para acompanhar os trabalhos, desejar que corra bem, que consigamos bons resultados para a próxima reunião do CONAMA. Eu gostaria de fazer uma apresentação de todos já que pelo menos eu não conheço todo mundo. Então posso começar e a Patrícia dá continuidade. Como já falei Ceicilene, do Ministério de Minas e Energia.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Patrícia Boson, CNT.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Francisco Rodrigues Soares, Fundação Rio Parnaíba, Região Nordeste.

O SR. MÁRCIO R. ALVES SCHETTINO (ANAMMA) – MÁRCIO Schettino, ANAMMA sudeste.

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – Wanderlei Baptista, Confederação Nacional da Indústria.

O SR. ELIAS ALBERTO MORGAN (ABEMA-ES) – Elias Morgan, ABEMA Espírito Santo.

A SRª MARIA CEICILENE MARTINS RÊGO (MME) – Só um momentinho Sr. Francisco. Vamos acabar as apresentações, acho que seria interessante os demais se apresentarem.

O SR. DANIEL WERNER ZACHER (ANFAVEA) – Daniel Zacher, ANFAVEA.

O SR. SÉRGIO M. DE OLIVEIRA (ABRACICLO) – Sérgio de ABRACICLO.

O SR. JOAO BOSCO COSTA DIAS (MMA/CQA) – João Bosco (...).

O SR. CLÁUDIO LIBERMAN (IBAMA) - (fala fora do microfone, ilegível).

O SR. LÚCIO NOBUYUKI TIBA (ABRACICLO) - (fala fora do microfone, ilegível).

O SR. ROBSON JOSÉ CALIXTO (MMA) – Robson Calixto, MMA.

O SR. ÉRIC FISCHER REMPE (MS) – Éric Fischer, Vigilância e Saúde Ambiental do Ministério da Saúde.

A SRª. MARIANA LUCENA (UMBELINO) – Mariana Lucena, Umbelino.

O SR. MÁRCIO R. ALVES SCHETTINO (ANAMMA SE)– Márcio Schettino. (fala fora do microfone).

O SR. JAIRO RODRIGUES DA SILVA (MT) – Jairo Rodrigues, Ministério do Transporte.

O SR. MATEUS SALOMÊ DO AMARAL (MT) – Mateus Amaral, Ministério do Transporte.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Paulo Macedo, IBAMA (...).

O SR. ELCIO LUIZ FARAH (AFEEVAS) – Elcio Farah, AFEEVAS.

O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO – Gabriel Branco, EMVIRON MENTALITY. Sou consultor da prefeitura de São Paulo.

O SR. PAULO BRENO DE M. SILVEIRA (ANA) – Paulo Breno, Agência Nacional de Águas.

O SR. DENISE (PETROBRAS) – Denise, Petrobras

O SR. SÉRGIO FONTES (PETROBRAS) – Sérgio Fontes, Petrobras.

A SRª MARIA CEICILENE MARTINS RÊGO (MME) – Sr Francisco, o senhor queria falar?

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Na questão de ordem antes de entrar na pauta é que nós tínhamos colocado na pauta que não está incluído aqui, que antes o primeiro tema de pauta seria a eleição da presidência e da vice-presidência dessa Câmara Técnica. Até porque se entendeu as ONGs que a prorrogação da representação das entidades governamentais não tinha nada a ver com a prorrogação da presidência e da vice, assim como as ONGs também mudaram de representação nem prorrogação ocorreria com relação às ONGs. Então a questão de ordem é que não está incluída na pauta a eleição da presidência e da vice-presidência da Câmara Técnica.

A SRª MARIA CEICILENE MARTINS RÊGO – Eu vou passar a palavra para a Adriana da Diretoria do CONAMA que ela vai dar os esclarecimentos para os senhores.

A SRª. ADRIANA MANDARINO (DCONAMA) – Não me apresentei antes sou Adriana Mandarino, diretora substituta do departamento de apoio ao CONAMA. Fazendo uma explicação breve até para os outros que não estavam presentes na plenária. O Regimento interno do CONAMA define que o mandato das Câmaras Técnicas de é 2 anos prorrogável por mais dois assim como de presidente e vice-presidente das Câmaras Técnicas. Nós estamos na situação em que tem um novo Regimento Interno do CONAMA em discussão que vai restar pautado na reunião plenária de maio e entra em votação, a previsão é que dificilmente ele seja aprovado na plenária de maio, mas o será na plenária subsequente que será em junho. Nesta última plenária final de março houve uma votação por unanimidade em que todos concordaram em prorrogar o mandato dos membros da Câmara Técnica, por quê? Você seria muito confuso e complicado fazer uma renovação de mandato de Câmara Técnica agora, e fazer nova renovação daqui a poucos meses ainda mais tendo em vista que. Bom dia Volney, só fizemos abrir e estamos começando a discussão de presidência. Começando a dar o esclarecimento sobre a questão da presidência o Soares entrou com uma ordem, fala na questão de ordem. Então

por unanimidade se aprovou na última plenária a renovação a manutenção da Câmara Técnica tal qual estava, tendo em vista principalmente que pelo novo Regimento algumas Câmaras Técnicas podem ser extintas pela proposta que está colocada, algumas serão extintas e outras serão fundidas, então ficaria um situação muito confusa fazer renovação das câmaras para daqui há 3, 4 meses mudar tudo de novo, essa foi a decisão aprovada em plenário por unanimidade a ministra ficou então autorizada por portaria o Regimento Interno do CONAMA é modificado pelos seus membros mas ele é baixado formalmente por uma portaria da ministra. Dias depois houve um requerimento as ONGs eram o único setor que modificariam a sua participação nas Câmaras técnicas por quê? Porque parte da Sociedade Civil é eleita há cada 2 anos e parte dessa Sociedade Civil que são as do CPCNEA que é a Comissão Permanente do Cadastro Nacional das entidades Ambientalistas não está mais presente no CONAMA, então se concordou que dos 5/5 de uma Câmara, 4/5 permaneceria o mesmo 1/5 das ONGs modificaria, dias depois essas ONGs que foram modificadas pleitearam levantaram a questão da presidência das Câmaras Técnicas entendendo que é um direito delas pleitear a presidência já que elas como segmento foram modificadas. A Secretaria Executiva do CONAMA entendeu que não procedia a esse pleito tendo em vista que, quando na plenária se entendeu pela manutenção do status quo a presidência seria um requisito assessório que acompanha o quesito principal que é a manutenção do mandato. Então quando chegar em junho na pior das hipóteses, porque na plenária de maio isso está paulado dificilmente nós estamos trabalhando com o cenário de aprovação disso, agora na plenária seguinte será aprovado novo Regimento aí tem nova composição com eleição de presidente e vice, então a Secretaria Executiva entendeu que esse assessório acompanha o principal o entendimento da plenária era a manutenção do status quo na Câmara técnica, a pauta é feita em comum acordo com a Secretaria Executiva departamento de apoio ao CONAMA e a presidência das Câmaras Técnicas. Então eu tenho feito uma consulta em cada presidência de Câmara Técnica nesse caso especifica entendeu-se de não colocar esse assunto em pauta, a respostas do DCONAMA foi encaminhada para as ONGs houve nova discordância e um recurso a ministra, a ministra está com o assunto para apreciação então de qualquer maneira não temos uma posição então por isso o assunto sequer foi pautado.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Eu só quero complementar que na realidade o entendimento da Secretaria Executiva do CONAMA é diferente do entendimento das ONGs; o entendimento das ONGs é que os mandatos coincidirem de 2 anos é diferente do mandato das ONGs que começam em março, e dessa forma se os mandatos anteriores chegarem ao meio do ano fica totalmente uma desigualdade, um desequilíbrio em ter representação da sociedade e os representantes governamentais, a prorrogação do mandato dos representantes nada teria a ver com a prorrogação da presidência e da vice nesse caso, foi o entendimento das ONGs foi feito o recurso a ministra por isso que nós colocamos que o ponto de pauta primeiro seria a eleição independentemente se o Regimento vai ser

aprovado em maio, ou junho ou outra, começaria nova etapa se for extintas as Câmaras Técnicas ou seja á o que for, mas pelo menos a etapa passada já se findou na última reunião e teriam nova reunião nem que esse mandato fosse tampão até a renovação do novo até a homologação do novo Regimento interno. Dessa forma estamos guardando o parecer da ministra, mas dizer que eu deixo aqui o protesto porque não foi esse o entendimento das ONGs que consta da ata que nós estamos colocando que não foi colocado se é feito através do presidente e com o aval de todos os Conselheiros não foi colocado na pauta a proposta para deliberação aqui da proposta do Conselheiro que pediu a eleição da presidente e vice da câmara, então não foi colocado nem para a deliberação dos presentes.

A SRª MARIA CEICILENE MARTINS RÊGO (MME) – Tendo em vista a chegada do Dr. Volney, vou passar a palavra para ele e a condução da reunião.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu queria primeiro agradecer a Dra. Ceicilene que fez a abertura da reunião, e segundo queria pedir desculpa a todos que eu acho que foi informado eu estava numa reunião agora por chamamento da própria ministra sobre o processo da Rio+20 e estava com uma discussão com o diretor Geraldo Pinoma que é que é... Então não houve como chegar antes, mas peço mais uma vez desculpas, mas entramos eu acho já na nossa reunião acho que fica o registro aí da observação que o Dr. Francisco fez em relação a esse ponto, eu acho que se tiver algum esclarecimento depois ainda em relação o próprio posicionamento que tiver acho que cabe levar a plenária a próxima plenária e esclarecer esse aspecto lá, mas aqui eu acho que se não houver mais nenhuma observação em relação a essa questão acho que seria importante já entrarmos na nossa agenda de trabalho, foi feita a abertura da reunião acho que temos aí a aprovação do resultado e transcrição da 45ª reunião, não sei se alguém tem observação aos resultados que já foram disponibilizados no site do CONAMA o site da Câmara; se não tiver nenhuma observação aprovamos o resultado na transcrição da 45ª reunião e passamos aí para o nosso primeiro ponto de pauta. Essa questão do Dr. Francisco Soares eu até queria registrar que já tinha me despedido também na última reunião, mas estamos aqui com mais uma ou duas reuniões ainda pela frente que sempre é um prazer estar aqui com vocês. Primeiro ponto que nós vamos ter enfim depois de dois anos e meio de profunda discussão é entrar na discussão hoje nessa discussão final sobre a criação do grupo de trabalho que vai dar continuidade as discussões aí do que era a revisão da 344, que hoje é o que está posicionado que está posto pela resolução 421 do CONAMA. A nossa última reunião nós tivemos o Ministério do Meio Ambiente ficou encarregado de coordenar um processo de consolidação final de um termo de referência orientando o grupo de trabalho que deverá ser criado, esse prazo era até o dia 15 de abril para ser disponibilizado eu acho que foi disponibilizado aí pelo dia 13, 14 de abril já foi disponibilizado essa proposta de termo de referência para o trabalho para esse grupo de trabalho, a minha

ideia inicial seria pedir ao Ministério do Meio Ambiente que fizesse a apresentação desse termo de referência para abrirmos depois a discussão em relação ao termo de referência e a própria criação do grupo de trabalho. Podemos encaminhar dessa maneira? Queria convidar o Dr. Robson para tomar assento aqui mesa de trabalho e fazer uma rápida apresentação aí do que consiste o termo de referência todos tiveram condições com certeza de ter acesso ao termo no site do CONAMA, Dr. Robson, por favor.

O SR. ROBSON JOSÉ CALIXTO (MMA) – Bom dia a todos. Na reunião anterior dessa Câmara Técnica houve o Ministério do Meio Ambiente tinha apresentado uma minuta também de termo de referência, mas o setor de transporte basicamente a CEEP também, o Ministério dos Transportes solicitou um pouco mais de prazo para ouvir as bases que eram os portos que é também o pessoal das hidrovias e então houve a decisão de se adiar digamos assim a tomada final desse termo de referência, a partir então da reunião da Câmara Técnica houve uma reunião específica com o Ministério dos Transportes, mas no dia 12 de abril então foi feita uma reunião maior com o Ministério dos Transportes, com a CEEP, CONTAC com o pessoal também do DENICHE, da ANA agência nacional de água, com o Ministério do Meio Ambiente e então foi possível fazer ajuste naquela minuta inicial do termo de referência apresentado em reunião anterior e chegamos então a essa que está disponível que vocês já têm na mão. A ideia é estabelecer um grupo de trabalho com uma coordenação única, mas subdividido em dois subgrupos de trabalhos, porque a ideia inicial o pleito do Ministério dos Transportes era em função da experiência ganha com aplicação da Resolução 344 verificou-se alguns aspectos dessa resolução para fins de águas interiores ela não se encaixava muito bem, não era o formato ideal então seria necessário dividir isso ou estabelecer critérios mais focados com a questão das águas interiores, então a ideia seria criar 2 subgrupos de trabalhos, mas sobre uma coordenação única o termo de referência ele tem o objetivo de balizar o trabalho do grupo de trabalho, as atividades do grupo de trabalho por que? Porque o grupo que se houve anteriormente o aspecto era muito amplo, então com o termo de referência nós pretendemos focar mais e estabelecer digamos as linhas base para que o grupo siga desde algumas coisas ficaram de fora da resolução anterior como a convenção de Londres, como também agora a questão de posição no solo a própria resolução sobre áreas contaminadas, a ideia é fazer um trabalho que obedeça o prazo de 6 meses, mas podendo ser prorrogado a partir de uma justificativa.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Bom, seria essa contextualização em geral não sei se o Ministério do transporte, a ANTAC ou secretaria de portos gostaria de fazer um comentário complementar? Então eu abro a palavra para a Drª. Patrícia.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Eu só gostaria de saber um pouco mais de detalhes sobre a forma de trabalhar, quer dizer como está se pretendendo vai se reunir um grupo inteiro e depois o coordenador vai dividir em dois ou já vamos começar divididos? Esse é um tema e outro ponto que eu também aproveitaria porque a resolução original ela falava de material dragado e aí não diz respeito exatamente também a portos, tem dragagem de canal de rio rios urbanos especialmente tem muito problema de dragagem e tudo, e aí eu fico só com medo de ficarmos numa discussão muito específica setorial de portos que tem toda relevância que é absolutamente necessário e por isso até que foi dividido em fluvial e marítimo, interior e marítimo, porque vimos até nas nossas primeiras discussões sobre resíduo a diferença que é da realidade do porto fluvial para o porto marítimo há uma diferença absurda as realidades, mas eu também fiquei preocupada com essa história de desassoreamento de barragem, de canal de rio, de que não tem não está muito associado a transporte, mas às vezes não, às vezes é só desobstrução de cheias remediação, então quer dizer não sei onde ele ficaria se ficaria no grupo de águas interiores enfim, só para termos o cuidado da diversidade ou então não fazer uma resolução voltada mesmo para dragagem de portos e deixar a discussão da dragagem de maneira geral diferente enfim, é uma coisa que eu coloco aqui para discussão da câmara não tenho ideia formada nem nada é só para podermos pensar, porque mesmo a resolução embora a ementa dela era abrangente no final ela afunilava e só dizia respeito na verdade há uma pequena dimensão do problema, então já que estamos revendo quem sabe rever com o espectro todo do problema e não uma parte.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Pedir ao Dr. Robson que anote aí, e vou dar uma rodada, primeiro, de perguntas, acho muitas vezes uma pergunta até complementa a outra. Então Elias do governo do Espírito Santo.

O SR. ELIAS ALBERTO MORGAN (ABEMA-ES) – Eu compartilho da preocupação da Conselheira Patrícia, embora eu não vou falar só em nome do Espírito Santo, a Conselheira patrícia em minas não ela tem praia, mas usa muito o Espírito Santo. Preocupa-nos muito a composição do GT, eu acho que o Espírito Santo especificamente diante do que já existe e das perspectivas futuras seria muito importante participarmos do GT de águas costeiras, quanto a de águas interiores eu acho importante nós puxarmos pela ABEMA algum Estado que tem uma representatividade boa, então isso é importante deixar claro a composição do GT, e uma discussão que já surgiu nessa câmara há bastante tempo que não seja um GT extremamente grande para que nós não tenhamos um resultado esperado a contento.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Obrigado, Dr. Elias. Mais algum comentário? Dr. Wanderley CNI.

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – O item 6 eu vi que vocês deram uma lida geral no texto e achei que vocês foram até bem detalhistas em várias questões, o item 6 fala da questão de 420 a resolução que trata de gerenciamento de solos e áreas contaminadas, só que nós fala em VR que é ok, mas não fala em TEL ou PEL, eu nem conhecia esses termos. Está lá também? Porque falávamos sempre em VP valores de prevenção, eu só que ria um esclarecimento mesmo eu não peguei a resolução para analisar a fundo, mas participei da construção dela do início ao fim, acho que esses valores que estão aqui são utilizados para a construção do VP, aí a minha observação é se não valeria nesse item 6 fazer uma correlação com o VP é a única observação técnica que eu faria, porque me lembro bem passamos um tempo bom discutindo essa questão aqui nessa Câmara técnica e VP foi o ponto mais delicado, mais sensível mesmo. Era essa a observação que eu teria a fazer.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Obrigado. Drª. Maria Ceicilene.

A SRª MARIA CEICILENE MARTINS RÊGO (MME) – Bem meu comentário é em relação à dinâmica do GT, eu acho que poderíamos aproveitar Volney, colocar aqui também para os demais Conselheiros que já fosse definido os coordenadores e a relatoria desses grupos de trabalho e também a data de início, porque foi dado um prazo de 6 meses então podendo ser prorrogado, mas acho que é assunto que já está em pauta há muito tempo do CONAMA e acho que esse assunto tem que ser já vencido.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Então Maria Ceicilene nós temos na realidade 2 aspectos nós temos que nos atentarmos aqui, um é a questão mais de conteúdo mesmo do termo de referência me parece que tem duas intervenções aqui uma da CNT e outra da CNI que tem relação com essa questão mais de conteúdo, a Drª. patrícia regeu esse aspecto com escopo e o Dr. Wanderley observa essa questão mais de consistência como está previsto na 420 que lá me parece que é o VP mesmo, também não me lembro desses termos que são termos talvez da literatura internacional, mas o que nós utilizamos na 420 podemos dar uma revisada ao fazer essa adequação para deixá-la ela consciente com a 420, acho que seria importante essa referência até para sabermos que existe uma 420 que trata dessas questões mais gerais de parâmetros e contaminação de solo, e tem esse outro aspecto mais de procedimento que nós com certeza vamos deliberar aqui em princípio caberia a nós hoje definir a coordenação e a relatoria, no âmbito do próprio GT eles poderiam fazer aí uma discussão e claro que toda a instituição vai poder estar presente nos dois subgrupos, nós tivemos o caso da 357 foram 5 os subgrupos em que várias das instituições estavam presentes em mais de um, então isso não é um problema sabemos que as vezes dificulta um pouco está presente em mais de um subgrupo, mas na realidade não é que é u ma representação pessoal, são representações institucionais que temos que fazer um esforço para que as nossas instituições não fique dependendo somente de

uma pessoa nesse processo, então é uma escola para poder atender melhor todo esse processo de discussão é claro nós temos pelo que estou vendo do próprio termo de referência isso aqui já é um vamos dizer, um bom início para acelerar com essa visão de dar um certo foco e fazer com que esse processo corra em tempo hábil levando em conta que temos aí até novembro de 2012, da resolução da 421 nos dá o prazo até novembro de 2012. Eu acho que possivelmente até o final desse ano teremos homem esse resultado já desse GT, e teve aí Dra. Patrícia certa ênfase nessa questão de portos fluviais porque é um pouco da história até de todo esse processo aqui que nós tivemos na Câmara Técnica nos últimos dois anos e meio três anos, então talvez aí queria ouvir o Dr. Robson mais sobre esse viés o ideal fosse manter esse foco na questão de transporte e até pegarmos como sub-produto desse grupo de trabalho talvez indicações para talvez outros usos desse trabalho que está sendo desenvolvido com esse foco mais de portos aí na área costeira como na fluvial. Dr. Robson.

O SR. ROBSON JOSÉ CALIXTO (MMA) – Gostaria de ressaltar uma coisa que a resolução 344 ela apesar de ter nascido com uma origem diferente, ela terminou por ser uma resolução de classificação de qualidade e sedimentos, então dessa vez a nossa abordagem vai ser um pouco diferente vai ser gestão de material dragado e nessa gestão de material dragado a nossa ideia é entrar todo tipo de dragagem, por exemplo, essa de remediação de rios, canais, então é a nossa ideia. Associado ao termo de referência eu já tinha citado na reunião anterior o Ministério do Meio Ambiente está trabalhando num documento conceitual sobre vários aspectos dessa gestão, o Ministério dos Transportes também está trabalhando, mas com a questão das águas interiores justamente para poder botar mais foco e acelerar o trabalho dos grupos de trabalho ter um resultado mais rápido, então à ideia é gestão, a cadeia toda desde a apresentação de um projeto de planejamento da dragagem a própria dragagem e monitoramento e avaliações se aquela disposição final ela está sendo correta, bem feita, se é aquilo mesmo. Se precisar mudar queremos então queremos trabalhar a cadeia em diferentes abordagens o tipo de dragagem isso é uma coisa. Com relação a questão da ABEMA das águas interiores isso nós também tínhamos discutido anteriormente internamente no Ministério que a nossa ideia é fazer consultas e solicitações a ABEMA para que o pessoal mais de digamos assim da área continental da parte costeira esteja presente, porque geralmente nesse grupo de trabalho de dragagem tem mais pessoal Rio, Espírito Santo é Paraná, mas o pessoal de dentro não vem das águas interiores, então a nossa ideia é trabalhar isso também. Desde já será muito bem-vinda a participação do Espírito Santo na parte costeira. Depois vou voltar há um ponto. A questão do VERVP essa introdução do VER foi feita pela área da Zilda foi o pessoal da Zilda que colocou ela mesma colocou. Então, mas o que eu sei é que a ideia é verificar se há possibilidade de valores de backgrounds para águas interiores, só que o termo backgrounds não é utilizado na resolução CONAMA é o valor de referência, então foi usado o termo valor de referência eu confesso que se é VP teria que conversar com o pessoal para...

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – Só um esclarecimento VRQ tem a ver com média de qualidade de solos a discussão do percentil 90, percentil 75, nós tivemos que foi difícil que tem haver com a qualidade média de solos que solos que solos são muito variados e tinham que adotar o valor padrão, não é o valor backgrounds equivoval não, já a questão de VP tem haver com ecotoxicidade, tem haver com toxidade mesmo, tem haver com esses dois temos então aqui só que nós discutimos aqui o tempo inteiro VP valores de prevenção, são valores na qual você quer você tem um risco acima dele você teria já um risco identificável para algum tipo de comunidade biológica, então na verdade acho que deveria apenas atentar se VP não seria adequado colocar VP que conversar com a própria CETESB como valor de prevenção, como referência nas discussões sobre a questão da gestão, da destinação dos materiais a serem dragados, é apenas essa observação.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Acho que de qualquer jeito está claro o conceito que está querendo se registrar. Não seria o mais adequado.

O SR. ROBSON JOSÉ CALIXTO (MMA) – Está anotado. Agora quanto a questão da dinâmica, então seria uma coordenação nesse caso nós tivemos uma conversa com o setor e o Ministério do Meio Ambiente propõe coordenar essa Câmara Técnica para aprovar e haveria duas relatorias institucionais não atemos nomes a clara, mas como o Volney falou é institucional, então o Ministério do Meio Ambiente coordenaria haveria a uma relatoria de águas costeiras da BEP e nas águas interiores do Ministério do transporto, mas de novo eu toco na importância desses documentos conceituais esses documentos conceituais não foram trazidos aqui para a câmara, mas vão ser para a discussão no grupo, mas eles justamente que vão dar o foco assim do que vai ser essa gestão.

A SRª PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)– É só mais uma questão, que talvez é porque como nós vamos tratar de gestão de forma absoluta então é só para termos o cuidado que terão temas gerais que caberão independente de coisa que assim é só para não ter o cuidado de ficar no imisso nos perdendo um pouco com a dinâmica, quer dizer vamos separar o grupo se discutir isso e isso, talvez assim ver uma prévia digamos assim sem nenhuma só para decidir a questão de dinâmica mesmo que temas serão gerais e que nós vamos comuns para todos, e que horas que vamos realmente vamos fazer uma questão específica só para termos o cuidado, porque estamos um pouco sem referência porque eu fico entendendo que a 344 nem é referência, porque mais já mudou completamente todo e ainda bem que mudou completamente toda a questão, então quando temos um Judas para malhar fica mais fácil identificar os erros e a forma não tendo precisamos de ter uma dinâmica um

pouco mais elaborada para não ficarmos perdendo muito tempo nas questões de como fazer, de como começar.

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – Só para complementar o que a patrícia disse, eu tenho a experiência de ter participado de dois GTs que subdivididos em sub GTs que foi o de padrões essa recentemente aprovada dos padrões completares até o 57 e a de fontes fixas que está vindo para essa câmara na próxima reunião, a dinâmica foi exatamente essa Patrícia de fazer uma reunião geral para proposições de temas comuns, e a partir daí você já faria a separação até mesmo dos grupos e a dinâmica ocorre por si mesmo, é vantajoso? É, porque você ganha muito tempo e 421 nos dá prazo até fevereiro de 2012, então o prazo é pequeno mesmo, então vai ter que acelerar.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Queria fazer uma proposta um pouco nessa discussão já de dinâmica, eu achava que seria importante nós aprovando a criação desse grupo de trabalho, que na primeira reunião da Câmara Técnica do segundo semestre já pautássemos um relato, deixar isso claro que a primeira reunião do segundo semestre eu acho que agosto provavelmente agosto devemos ter uma reunião da câmara temos que ver quando tem plenária do CONAMA, e nós já pautemos em informe de como está se organizando o grupo e quais os pontos principais, que sabemos que essa temática ela às vezes fragmenta rápido, então é a Câmara Técnica, deverá acompanhar bem de perto esse processo todo. Então eu não vou fazer depois podemos até fazer essas sugestões só um registro aqui, mas a qualquer momento podemos pautar um informe sobre qualquer grupo de trabalho, mas acho importante principalmente nessa fase inicial para fazer esse ajuste das questões comuns e dos aspectos que vão ser tratados de uma maneira específica, deixar claro que acelerar o máximo esse processo de implementação desse grupo de trabalho para que tenhamos um retorno e tenhamos reuniões ainda nesse primeiro semestre, reuniões efetivas. Mais algum comentário ou esclarecimento? Dá para apresentarmos como uma recomendação ao grupo de trabalho esse termo de referência digamos assim que foi elaborada aí vária mãos acho que têm esse registro aqui que o Wanderley fez a Dra. Patrícia também eu acho que apresentou essa preocupação dela com o escopo porque eu acho que em parte vai ser contemplado pela dinâmica que o Robson apresentou, e parece então que o que nós tínhamos que fazer ainda seria definir essa questão da coordenação e das relatorias existe uma proposição aí do Ministério do Meio Ambiente coordenar esse grupo na realidade já vem coordenando esse processo já há algum tempo principalmente com essa ótica da elaboração de termo de referência e nós temos duas relatorias setoriais que seriam calcadas nesses órgãos setoriais, a Secretaria de Portos que ficaria com, vamos dizer assim, essa questão costeira, e a Secretaria do Ministério dos Transportes lá está o Dr. Jairo que focaria mais esses aspectos aí das fluviais e águas interiores. Então nós teríamos essas duas proposições essa proposição de coordenação gostaria de saber se tem alguma observação em relação a algum nome que

gostaria de propor também para se abrir alguma discussão ou se podemos encaminhar dessa forma?

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – Uma pergunta, nós encaminhamos ao CONAMA as indicações de representantes?

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – É o procedimento normal, o que estamos aqui vamos dizer assim já deixando claro que vão ter duas relatorias e que essas relatorias são a secretaria de portos uma, e o Ministério do transporte outra e aquele processo de sempre que deve estar sendo concluído com essa discussão agora do PROCONVE tem o grupo de trabalho do Dr. (...) que está coordenando que já foi já está em andamento e deve dar depois o informe sobre como esse grupo está andando, então saem agora temos o novo coordenador definido o Ministério do Meio Ambiente, temos as duas relatorias se passa agora a informação para todos os Conselheiros que está aberto a esse grupo de trabalho, aguarda-se as indicações e esperamos que logo que tenham essas indicações têm o prazo de dez dias para fazer as indicações, a partir daí o grupo pode ser já operacionalizado. Então pedir uma celeridade a nossa coordenação do Ministério do Meio Ambiente para realmente nós termos já um trabalhado efetivo al nesse primeiro semestre, com certeza na primeira reunião deixa essa indicativa de já deixar um informe por parte da coordenação do grupo sobre os andamentos do trabalho até para fazermos essa aferição de tempo que é curto, porque fevereiro na verdade é novembro que temos que tomar as decisões. Então eu acho que com isso.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Nesse caso a relatoria ficou com o MMA? Coordenação, a relatoria de portos fica com quem?

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – A relatoria de águas interiores, vamos dizer assim, fica com o Ministério dos Transportes, a relatoria das águas costeiras fica com a SEP, secretaria de portos. Na realidade não precisa ter aqui, nós lá no Ministério... Não sei se a secretaria de portos e Ministério dos Transportes gostaria de dizer já provavelmente quem, Mônica Nunes pela secretaria de portos, e relatorias o Ministério dos Transportes, Mateus Salomé.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Nesse caso ficando definido que a coordenação é única geral.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – O Ministério do Meio Ambiente a coordenação.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Os dois subgrupos então a FURPA se propõem em indicar representantes para os dois subgrupos?

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Claro sim isso é aberto pode indicar até mais de um.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Tenho o prazo de quanto para indicar?

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Dez dias úteis todos receberão emeils agora comunicando que está criado esse grupo de trabalho com essas características aí.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – O povo vai indicar representantes para os dois subgrupos.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Isso, todos serão informados os grupos são abertos o que temos que definir aqui são as coordenações e relatoria, ok? É isso gente tem mais algum comentário? Então avançamos na nossa pauta, eu cometi um erro aqui um equívoco que eu não aprovei a nossa ordem do dia, que eu já cheguei atrasado não sei se tinha sido aprovado. Vamos impugnar a discussão então. Eu queria saber se tem algum comentário em relação à ordem do dia que temos 5 pontos na ordem do dia?

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – Não sei se você acha que seria correto, mas seria interessante talvez invertermos na pauta passando o item 3.3 para a próxima discussão? Porque é uma coisa muito específica de máquinas agrícola e rodoviária que os outros demais itens Os outros dois são de motos, tanto a nova fase do PROMOT como a questão da revisão da próxima 18, se poderíamos fazer essa inversão e?

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Considerando que o público é praticamente o mesmo para as duas resoluções acho que não haveria muito problema. Todos concordam? Então nós invertemos passamos o ponto 3.3 para próximo e a 418 vai ficar para depois do almoço. Então vamos partir para o próximo então, está aprovada a nossa ordem do dia com essa alteração e passamos então ao assunto máquinas agrícolas e rodoviárias PROCONVE. Temos então na reunião passada foi apresentada a proposta de resolução e foram feitos dois pedidos de vista CNI e FURPA. Eu passo a palavra então a FURPA, então Wanderley CNI.

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – (CNI – Bom dia a todos. Basicamente nós apresentamos aqui eu vou chamar o nosso colega aqui da ANFAVEA que é representante que tratou da discussão do tema para nos falar, mas o que a CNI apresentou foi a reafirmação da importância dessa resolução destacando alguns pontos que são essenciais no relatório. Nós não fizemos a princípio nenhuma modificação é o texto que foi apresentado na última reunião, e a ideia nossa é realmente focar a discussão pontual aprovar o texto base e aprovar algum tipo de emenda que algum Conselheiro porventura queira fazer, então a CNI de fato o relatório de pedido de vista dela não apresentou nenhuma novidade, nenhuma modificação está dentro daquilo que discutimos na reunião anterior. O Daniel Zacher aqui da ANFAVEA pode falar algo mais para nós e se vocês tiveram mais alguma dúvida a respeito da proporção de texto e basicamente era isso que teríamos que apresentar aos senhores.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Obrigado. Dr. Francisco ali o ponto 3.3 que ficou como segundo de discussão tem o parecer do pedido de vista da FURPA, o senhor poderia apresentar seu relatório?

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – O relatório que está pautado no pedido de vista, a ANFAVEA fez aquele sobre o pedido de vista algum relato que todo mundo já deve estar em mão aí, o presente relatório a finalidade emitiu o posicionamento sobre a decisão de nova resolução logicamente que cuida de máquinas agrícolas e rodoviárias nas exigências do programa de controle poluição do ar por veículo automotor apresentado na 45ª reunião de controle e qualidade ambiental. O histórico que se colocou que a inclusão de máquinas de controle dentro de uma ótica de redução e posição é de suma importância não há nenhum questionamento sobre a importância, o que se questionou aqui foi primeiro a metodologia de encaminhamento ela não foi um produto que veio oriundo de GT, foi discutido a nível de IBAMA buscou subsídios, ouviu setores diversos, mas alguma conclusão aqui com relação a necessidade de se avaliar a tabela 1 o limite e bem como o cronograma de vigência de sua aplicabilidade, e o caso que se colocou é que haveria a necessidade de antes de submeter a Câmara Técnica que fosse feito um seminário ou audiência para apresentar o produto já discutido a nível de governo, de setor técnico e acadêmico que a sociedade não participou dessa discussão, e isso foi a proposta que colocou quer dizer considerando importantíssima os trabalhos realizados, mas o que faltou aí foi a metodologia de encaminhamento porque veio a nível de governo a nível setor do Governo, mas na foi discutido não foi colocado para o conhecimento, então seria uma maneira ou apresentar um seminário ou através de uma audiência o produto da Câmara Técnica aprovar a proposta de aversão.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Obrigado Dr. Francisco. Queria explicar só como é a nossa questão de procedimento na realidade qualquer Conselheiro pode apresentar uma proposta de resolução, essa proposta de resolução entra e passa por uma avaliação técnica do MMA ou IBAMA, a partir desse momento tem essa avaliação técnica ela é pautada aqui na Câmara Técnica, a Câmara técnica existe a possibilidade de criar grupo de trabalho se entender se há necessidade de uma discussão, vamos dizer assim complementar aquela que já foi, vamos dizer assim que deve ser apresentada e deve ser esclarecida a todos para que de condição que construa a sua convicção, e não existe a obrigatoriedade de criar o grupo de trabalho só estou colocando assim sobre o aspecto de procedimento vou abrir a palavra depois para comentários de todos. Porque a partir do momento que chega uma proposta de resolução e a câmara entende que está em condição de avaliar qual o movimento que se faz? Se aprovar o texto base se pergunta se tem emenda se destaques e aí se abre a discussão, só esclarecer essa questão de procedimento o procedimento é esse, agora cabe a câmara avaliar qual o melhor encaminhamento em relação as possibilidades que nós temos aí de conduzir essa discussão.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – A proposta é importante se considerando importante, a única coisa diante da importância da proposta valeria a pena ser apresentado num seminário numa audiência o produto antes de Câmara Técnica aprovar, quer dizer mesmo que o direito de cada Conselheiro apresentar a proposta, mas diante da importância e da complexidade do conteúdo seria interessante submeter-se para o conhecimento do setor através de um seminário ou então de audiência pública.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Isso Dr. Francisco concluiu? Drª Patrícia.

A SRª PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Eu gostaria de pedir a CNI que convidasse o representante da ANFAVEA para falar um pouquinho até para poder tranquilizar aqui a questão da Sociedade Civil, que embora é um assunto complexo a forma como ele foi tratado ele foi tratado da forma mais abrangente possível, estou entendendo que não há o que se aprofundar nós estamos num nível de regulamentação que não chega há um detalhe que exija esse tipo de aprofundamento, foi o eu entendi do que eu li e foi o que entendi do parecer da CNI. Eu gostaria de convidar Dr. Volney se permitir, para que ele possa falar um pouco porque ele é o fabricante então ele então tem toda...

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – E depois gostaria de ouvir o Ministério do Meio Ambiente o IBAMA também sobre orientação que o Ministério do Meio Ambiente tem em relação com essa temática. Por favor, Dr. Daniel Zacher.

O SR. DANIEL WERNER ZACHER (ANFAVEA) – Bom dia a todos. Essa proposta ela iniciou suas discussões em 2003 e de 2003 para cá ela foi fruto de um alinhamento de 3 entidades setoriais, secretaria ANFAVEA que representa os fabricantes de máquinas agrícolas, ABIMAC que representa os fabricantes de máquinas rodoviárias ou máquinas de construção e também a AEA associação nacional de engenharia automotiva que reúne também o aspecto da sociedade ligados a engenhairos automotivos, acadêmicos, fabricantes de auto peças e entidades governamentais. Essa proposta ela foi, teve a coordenação do IBAMA o Paulo vai poder conversar um pouco sobre isso e também teve a participação da Petrobrás e da MP, até porque uma proposta dessa monta, desse porte é obviamente que necessita ter a visão também do combustível, ou seja, não se tem emissões sem o combustível adequado, é importante frisar também que a proposta ela não está criando a roda na verdade se insere no âmbito do PROCONVE que esse ano completa 25 anos e essa proposta de inclusão de máquinas agrícolas e máquinas rodoviárias na verdade ela é uma evolução natural do PROCONVE que iniciou com veículos leves depois teve a inclusão de caminhões e ônibus, e agora como uma evolução natural à inclusão de máquinas agrícolas e rodoviárias. Então já existe uma base uma estrada asfaltada justamente para inclusão desse tipo de produtos, então a nossa visão é que teve sim nesses mais de sete anos a oportunidade de discussão e apresentação em vários eventos, várias conferência a indústria como um todo ela pôde de uma forma bastante abrangente discutir esse tema e então, ou seja, não é algo que surgiu ano passado na verdade é algo que vem sendo discutido há muito tempo.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Por favor, IBAMA. Dr. Paulo ou Rudolf do Ministério sua manifestação e orientação.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Na verdade, tudo o que o Daniel falou é verdade, a gente vem discutindo, até porque o escopo da Resolução ela não é complicada, na verdade ela estabelece limites, determina como medir esses limites e o prazo para o cumprimento porque todos os outros procedimentos relativos a ela já estão regulados em outras Resoluções do PROCONVE, como foi bem dito, nós estamos apenas inserindo mais um categoria de veículos, controles, em todos os controles do PROCONVE. Então não é criar, não estamos criando um novo programa para máquinas agrícolas, na verdade, o programa já existe e estou incluindo mais uma categoria de veículos. Implesmente isso, com prazos que podem ser incluídos ou não, se incluir, tudo bem, é mais uma categoria do veículo que está sobe o controle do PROCONVE, está com o controle de emissões e estamos usando tecnologia de ponta ou máquina melhor, se não incluir vai ficar do jeito que está hoje ou como sempre esteve. Então eu acho que é uma iniciativa de suma importância no sentido de agregar mais porque vai vir mais, nós já estamos pensando em Jet Ski, depois em avião, tudo quanto for motor, o programa é de controle e

poluição do ar por veículos automotores. Então, naturalmente tem o cronograma com questão de prioridade, vem primeiro o automóvel, depois os veículos pesados, depois as motocicletas e assim vai. Agora máquinas agrícolas e daí a algum tempo vai entrar motosserra e tudo que tiver motor que possa emitir alguma coisa, pode estar dentro do escopo do PROCONVE.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Acho que é importante frisar e até para te dar uma tranqüilidade, na verdade, esse assunto já passou por vários seminários, como foi dito ele vem sendo discutido há muito tempo, não é de hoje, a proposta pareceu agora na Câmara Técnica, mas é uma discussão que a sociedade participou, que todo mundo participou. E o bom disso daí é que o próprio setor tomou a iniciativa de se adiantar até perante ações que normalmente acontecem o contrário. De certa forma estamos atrasados como o Paulo Macedo colocou não se muda nada, é mais uma categoria dentro do PROCONVE que já existe e está fazendo 25 anos, as metodologias são as mesmas, o processo é o mesmo, apenas está se incluindo uma categoria nova e que é de fundamental importância. Não podemos deixar isso para fora. Se ganha em termos de internos na qualidade do ar e se ganha em termos de mercado externo que para a indústria isso também é muito importante porque você tem o reflexo de poder exportar isso ou não, se isso não atende a regulamentação que já existe em países lá fora, nós estamos perdendo mercado, e mais ainda, estamos prejudicando o próprio trabalhador brasileiro. Então nós só temos a ganhar com isso. Eu acho que ela está em ponto de ser votada aqui mesmo, eu diria até que na reunião passada ela poderia ter sido aprovada.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Obrigado Dr. Schettino. Dr. Rudolf, Ministério do Meio Ambiente.

O SR. RUDOLF DE NORONHA (MMA) – Queria reforçar a importância da tramitação dessa Resolução porque nós estamos incorporando aí ao mercado regulado mais um importante segmento. É uma Resolução como todas do PROCONVE que traz prazos e fatores de emissão. Em relação aos fatores de emissão hoje, se nós fôssemos abrir uma discussão sobre isso, nós mesmos do Ministério do Meio Ambiente e do IBAMA não teríamos condição de aprofundar a discussão sobre de cada um dos poluentes que está sendo aqui determinado por quê? Porque é uma primeira fase para esse tipo de motor. Então ela vai trazer um nivelamento a partir da primeira fase é que nós vamos ter condições de avaliar melhor cada um dos poluentes que estão sendo regulamentados e começar a apertar mais aqui, mais ali em função da experiência que vamos ter da homologação desses motores. Portanto, para uma primeira fase eu não veria muito como nós abrirmos uma discussão sobre cada um dos poluentes. Em relação aos prazos, o que para nós como na nossa área de emissões de qualidade do ar, vocês observem que ele traz para 2015 e 2017, a questão das implementações de máquinas rodoviárias e para 17 e 19,

o das máquinas agrícolas. Para nós o mais importante são essas máquinas rodoviárias que são usadas intensivamente em ambiente urbano e que trazem um impacto imediato para a qualidade do ar do ambiente urbano. Na verdade, esses tratores estão na área rural, a emissão deles em termos de qualidade do ar é secundária, nós acreditamos também que esse aperfeiçoamento dos motores, além da diminuição dos poluentes vai trazer também um benefício em termos de gases de efeito estufa e aí tanto faz se vai ser no ambiente rural ou urbano, mas o nosso foco como é a questão dos poluentes, então nós acreditamos que a entrada em vigor aqui que têm nos Parágrafos 1º e 2º do Art. 3º que é o primordial e que são as primeiras implementações, as primeiras homologações de motores que estão regulamentados aqui na Resolução.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Perfeito. Eu acho que é importante essa observação do Dr. Rudolf porque esse é um exemplo que vemos essa convergência entre ou não, uma questão ambiental como elemento de competitividade, de melhoraria, de condição tecnológica e que é, vamos dizer assim, que nós temos tanto falado na tal de "economia verde" que é essa relação de mais, de realmente centralidade da questão ambiental ser parte desse processo no desenvolvimento econômico e tecnológico. Bom, mais alguma observação?

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Minha observação é que independentemente da importância que há e já tem ocorrido debate a nível técnico, mas chegamos à fase final de aprovar a proposta de Resolução para levar a Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, logicamente eu não vejo porque não temos duas formas de encaminhamento, uma delas seria submeter um seminário o resultado de uma proposta consolidada ou então uma audiência até levar a aprovação final e a Câmara Técnica essa seria a nosso proposta. Vejo que a questão das máquinas rodoviárias, como foi citada, é muito mais preocupante, mas nós temos uma Resolução que embora esteja complementando máquinas e motores que ficaram fora do programa, ficaram fora, mas estão sendo incluídas agora. Então nós vamos ter uma nova Resolução incluindo novas máquinas. Então não vejo porque nós colocarmos esses produtos, já que estamos tão seguros da qualidade do produto para conhecimento público das partes interessadas. Através de um seminário ou de uma audiência pública.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Ok. Eu vou fazer o seguinte encaminhamento, vou botar em votação o texto base, se for aprovado o texto base a sua proposta está prejudicada, se não entenderam que não é aprovação do texto base, nós discutimos aí desdobramentos e seminário o que seria vamos dizer assim de melhor encaminhamento. Podemos fazer assim? Então eu coloco o texto base em deliberação. Quem é a favor do texto apresentado pelo IBAMA, por favor, se pronuncie.

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Aprovação do texto base.

O SR. ELIAS ALBERTO MORGAN (ABEMA-ES) – Aprovação do texto base.

PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Aprovação do texto base.

A SRª. MARIA CEICILENE MARTINS RÊGO (MME) – Aprovação do texto.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Sou contra a aprovação do texto básico considerando que nós colocamos que deveria ser avaliar a tabela 1, o limite máximo bem como os prazos do cronograma de sua aplicabilidade. Então por essa razão somos contra aprovação do texto base.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Aprovação do texto base.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Então majoritária aprovação do texto base, claro sem abrir mão aqui de possíveis emendas que queiram, ache adequado fazer. O texto base está aprovado e abro então a palavra para apresentação de emendas.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Só quero que coloque que não foi aprovado por unanimidade.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Foram cinco votos favoráveis, uma abstenção do Ministério e um contrário da FURPA. Ok? Mas amplamente majoritária da proposta de aprovação do texto base. Bom, abro então para as emendas. Alguém tem alguma proposta de emenda? Se não houver proposta de emendas, nós encaminharemos, já aprovaremos o texto, o texto já está aprovado e será encaminhado automaticamente à Câmara de Assuntos Jurídicos.

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Só uma observação na ementa, é que o texto é claro em relação a veículos novos, caberia no caso de colocar veículos novos aqui na ementa também? Dispõe sobre a inclusão de máquinas agrícolas e rodoviárias novas nas exigências do programa. Na ementa.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – IBAMA algum comentário com relação a essa proposta?

(Intervenção feita fora do microfone)

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Pois é, assuntos jurídicos mudam (*Risos*) não vamos dar trabalho para eles senão eles arrumam coisas. Eu Acho assim, tecnicamente está consistente, nós temos aí a validação por parte de vários setores, principalmente IBAMA, Ministério do Meio Ambiente que estão nos orientando nesse processo, temos Dr. Schettino que tem participado ativamente dessas discussões, tivemos aqui o próprio setor trazendo essa proposta e vamos com muitos bons olhos essa convergência, essa preocupação da questão ambiental, questão tecnológica, esse processo de competitividade que também se estabelece a partir de normas ambientais. E se não há nenhuma observação adicional, nós damos o texto por aprovado e encaminhamos para a Câmara de Assuntos Jurídicos. Então encerrado esse ponto. Vamos passar então já para o 418, essa é talvez um pouquinho mais complicado, essa discussão. O encaminhamento anterior seria... Que nós fizemos na última reunião. Bom, vamos aqui... O que nós decidimos na última reunião? Nós apresentamos então, nós retomamos aquela discussão que já tinha iniciado praticamente logo após a aprovação Plenária da 418, essa sim foi em novembro de 2009, já eu me lembro no início de 2010 ocorreram aquelas modificações e nós tivemos uma reunião, eu acho por abril ou maio, não me lembro assim, em que se discutiu com o qual melhor encaminhamento poderia se dar a essa discussão da tabela 3 da 418, onde alguns setores identificaram com problemas. Nós naquela época achávamos que tinha uma certa urgência porque... Uma urgência urgentíssima mesmo por causa do prazo que começaria já ter efetividade a Resolução, ter eficácia a Resolução e nós teríamos problemas com aquelas, principalmente São Paulo e Rio de Janeiro que já estavam com seus programas de inspeção veicular em andamento. Então nós vimos, quando nós percebemos que tinha depois um prazo para implementação, para eles fazerem a adequação, diminuiu o ritmo da discussão e naquela época tínhamos pensado em fazer solicitação para o Governo do Estado de São Paulo, uma consulta, a própria Plenária do CONAMA sobre a questão de tentar acelerar esse processo, que era basicamente essa a ideia que nós tínhamos, até prevendo que rever uma Resolução logo depois dela ter sido aprovada era um processo desgastante, mas não foi o caso. Então esse processo teve uma condução mais cautelosa no sentido de não haver essa necessidade de urgência e tivemos um tratamento, chegamos ao ponto da última reunião em que retomamos essa discussão e houve aí um pedido de vista de várias entidades aqui presentes que são Eco Juréia, CNI, FURPA e ANAMMA Sudeste e nós pedimos para o próprio pessoal da prefeitura de São Paulo, Dr. Schettino fazer um levantamento nos dados que eles têm, vamos dizer assim, que é a melhor base de dados que nós temos aí sobre inspeção veicular até para nos orientar um pouco na vida real da implementação dessas

Resoluções que nós aprovamos no Conselho Nacional de Meio Ambiente. Então a ideia seria que nós fizéssemos agora apresentação do pedido de vistas de Eco Juréia, não sei, Eco Juréia não está mais na Câmara, mas que a CNI, a FURPA e a... Terminaríamos aí pela apresentação da ANAMMA Sudeste, que na realidade o pedido de vista dela é já é essa sistematização das informações que eles têm na base de dados da prefeitura de São Paulo. Podemos fazer assim? Então eu passo primeiro para a CNI, o pedido de vistas, apresentar o relatório.

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Vou chamar o nosso representante do setor, por favor. Na verdade nós reforçamos aquilo que nós tínhamos apresentado na Câmara Técnica há quase um ano atrás, com alteração do valor porque, na verdade, o que aconteceu? Foi apresentado um valor, foi acordado pela Câmara, votado e aprovado, quando chegou à Plenária mudou-se e mudou-se muito, não se mudou pouco, reduziu cinco vezes o valor. Com base nisso o setor nos procurou, nós apresentamos uma documentação a respeito disso e o intuito inicial era voltar àquilo que tinha sido aprovado na Câmara. Nesse meio interim houve uma negociação com parte do Governo e viu-se que poderia se apertar mais os valores e foi reduzido os valores inicialmente de cinco para três e meio, quer dizer, redução em torno de 230% que seria a proposta hoje em termos de emissão para o item que queremos modificar na 418 para motos. Eu vou pedir agora ao Sérgio da ABRACICLO para explicar um pouco mais em detalhes essa questão e o nosso parecer basicamente é esse.

O SR. SÉRGIO DE OLIVEIRA (ABRACICLO) – Bom dia a todos. Eu sou Sérgio da ABRACICLO. Bom, a nossa correspondência encaminhada; já encaminhamos algumas correspondências anteriores acerca do tema mostrando um pouquinho da nossa preocupação com relação aos índices atualmente praticados na Resolução 418. Dentro dessa proposta que nós encaminhamos aqui, nós levamos em consideração algumas informações, principalmente no que se refere à homologação de veículos porque os valores até então constantes nessa Resolução foram baseados na homologação de veículos novos que é uma realidade diferente da frota que circula hoje no País. Então nós fizemos essa proposição com base nessa tabela que consta na nossa correspondência e também apresentamos algumas outras informações, até se pudesse subir um pouquinho a correspondência... Que é basicamente dentro daquilo que nós informamos se baseou muito nos dados de homologação do veículo e também que existem modelos, inclusive, homologados com valores acima desses que estão sendo estabelecidos na Resolução. Então a nossa proposta é uma proposta de forma conciliatória no sentido de chegarmos aí a um acordo com relação a isso, para que não se comprometa nem o fabricante e nem o programa. Nós somos amplamente favoráveis ao Programa de Inspeção Veicular. Então nós não queremos comprometimento para nenhum dos lados.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Ok. Agradeço. Passo ao Dr. Francisco da FURPA para apresentar seu do relatório.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – A apresentação vai ser depois?

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu tinha deixado por último a Sudeste para apresentar o pedido de vista e depois fazia a apresentação, mas pode ser depois, apresenta o pedido de vista e fala o Dr. Francisco e depois a ANAMMA Sudeste faz a apresentação. Alguém tem alguma objeção?

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Nosso pedido de vista vai na mesma linha da ABRACICLO, basicamente estamos só mudando os limites, mas nós estamos mantendo o conceito de que foi feita uma aprovação nessa Câmara Técnica de um trabalho do Grupo de Trabalho e, inclusive previa que para motos 2010 em diante iriam ser levantados os resultados IM e a partir daí iria ser especificado os valores. Era isso que estava previsto, na verdade naquela época nem foram previstos os valores para as motos 2010 e qual foi a nossa surpresa que na Plenária apresentaram uma outra proposta que acabou saindo vencedora e isso deixou claro para nós que praticamente temos... São dois programas que estão em andamento no Brasil, o nosso e o do Rio, isso segundo as nossas estatísticas iria trazer um transtorno muito grande. Como a 418 previa que os programas teriam dois anos para se adequar àquele estipulado, nós usamos nesse Artigo e não estamos aplicando os limites aplicados a 2010, aplicando só aquilo que efetivamente o Grupo de Trabalho tinha definido. Então estamos apresentando agora como proposta, aí sim, feita com base na estatística do Programa de Inspeção Veicular, não é uma proposta simulada, é uma proposta já com os dados muito bem embasados do que realmente podemos esperar. De forma que você realmente possa ter um bom resultado para o Programa. Nós estamos atuando aí das duas formas, ou seja, estabelecendo limites possíveis tecnicamente, que ocorrem na prática com o combustível normal de mercado e, que de alguma forma, também nos dá condição de garantir que se reprovem os veículos que não estejam em condições adequadas. É muito importante no programa de IM essa questão dos limites porque no fundo, a metodologia, o procedimento de ensaio é um procedimento simples e o que garante realmente a qualidade da manutenção de veículo é você estabelecer muito bem esses limites. Por isso que nos preocupa. Então a proposta é manter aquilo que já estava definido, inclusive na 418 hoje 2009 passa a ter resultados mais apertados o CO passa para 1%, nós adotamos uma Portaria do IBAMA que possibilitou a fabricação dos modelos 2009 ainda de acordo com 2008. Então existe uma boa parte da produção de 2008 que está como fosse 2008 e isso não é possível diferenciar no mercado, ela não tem nenhuma diferenciação da moto, de uma para outra. Então para os Programas de IM isso passa a ser

inviável você fazer uma distinção. Então nós entendemos e a estatística depois na apresentação que vou fazer mostra isso, ou seja, as motos 2009 têm exatamente o mesmo comportamento das de 2008. Então se mantém os limites de 2009 iguais aos estabelecidos para 2008 e a partir de 2010 nós estabelecemos, mantivemos os limites anteriores e para 2010 estabelecemos duas faixas de limites, menor que 250 cilindradas, CO de dois e meio, HC 3600ppm e maior que 250 dois de CO e 400 de HC e também estabelecemos que existem algumas motos, mas muito poucas, nossa estatística mostra que algumas marcas estão fora da curva, mas isso representa menos do que 90% da população de motos, nós estabelecemos a possibilidade de um WAVER, ou seja, se ela foi homologada com valor superior a isso ou se no decorrer do processo de inspeção isso ficar caracterizado, que realmente aquele modelo não tem condição de atingir ele pode pedir um WAVER e aí valendo os valores de 2008. Por que nós estabelecemos isso? Porque boa parte das motos eu diria, como eu disse mais de 90% delas tem total condição de atingir isso e menos o que isso. Então se você abre muito o valor, essas quando tiverem problemas nós podemos não pegar. Vamos estar aprovando, a maior parte da população de motos, aprovando um moto que está com problema, está emitindo mais do que devia e para uma população muito pequena, nós estaríamos dando um limite que é apertado para ela e assim mesmo o ganho seria pouco. Então nós optamos por uns limites mais restritos do que a ABRACICLO apresentou, mas com a possibilidade de um WAVER. Eu deixo a explicação depois para a apresentação e daí ela é mais contundente.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Vou só fazer uma observação o seguinte, nós aqui não estamos partindo de um texto base, então é importante que depois na hora do meio dia... Nós temos que de qualquer jeito ter uma proposta de Resolução com o Art. 1º, 2º, 3º, se tiver alguma coisa. Então na hora, meio dia nós vamos ter que pedir para o Ministério do Meio Ambiente coordenar essa elaboração desse texto base e aí adota e destaca a tabela e discute as diferenças. Para mim ainda não está claro diferença entre a tabela da ABRACICLO, a tabela... Nós vamos ver isso na hora que debruçar sobre essa questão e o que é diferente em relação ao que foi aprovado na 418 e o porquê, essa discussão nós temos que fazer hoje a tarde. Dr. Francisco.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Bom, com relação a 418, sabe-se que essa matéria já tinha sido apreciada pelo Plenário e que teria sofrido alteração a tabela. O Plenário tomou deliberações na época e após alteração, a análise e a discussão que aprovou tabela, na tabela que é diferente daquela encaminhada pelo Grupo de Trabalho, a própria Câmara Técnica e não atenderam, no nosso entendimento, o, fabricantes automotores e o Ministério do meio Ambiente retomou a discussão sem a consulta à Plenário do CONAMA. Então pelo levantamento histórico, nós temos que fosse mantido e que foi decidido no Plenário e a proposta é que fossem respeitadas as decisões emanadas da Câmara... Sejam respeitadas todas as decisões anteriores, demandadas da Câmara Técnica, que o assunto seja submetido à

análise da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos e a posterior deliberação da Plenária do CONAMA porque embora já tenhamos avançado na melhoria de tabela, mas isso seria para tentar anular a deliberação e sempre consultando o Plenário aquele que tinha sido decidido anteriormente.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – É que eu acho que nós ficamos retomando umas discussões que são tão primárias sobre o ponto de vista de procedimento de Plenário e tudo mais, a Câmara Técnica é uma câmara assessora ao Plenário, se houve algum erro técnico durante o Plenário, e é isso que se está discutido, cabe sim a Câmara Técnica assessorar esse Plenário para avaliar. Quem vai decidir se houve ou se não houve continua sendo o Plenário, ninguém está tirando soberania de decisão de Plenário. Só que normas técnicas e até leis são causas pétreas, as coisas mudam, evoluem, avançam, ainda bem senão estávamos com a escravidão até hoje. Então nós precisamos não gastar tempo com essas coisas procedimentais que são elementares, a Câmara Técnica é assessora ao Plenário, cabe a ela chamar atenção tecnicamente do Plenário sobre algum problema que tecnicamente foi acordado e decidido. Se o Plenário quiser continuar com o erro, ele é soberano, ninguém está impondo nada, agora impedir uma Câmara Técnica de trabalhar sobre temas que é de competência dela? Então já não estou entendendo mais nada. Então para que Câmara Técnica se o Plenário não precisa de Câmara Técnica? Ele mesmo decide tecnicamente muito bem, não precisa nós virmos aqui e ficar discutindo tecnicamente com tanto detalhe. Nós somos assessores técnicos do Plenário e estamos aqui num trabalho de competência legal de assessoria técnica ao Plenário. É só isso que estamos fazendo. Eu não estou entendendo mais nada.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Queria só completar, nós não estamos tirando aqui a competência da Câmara Técnica de assessorar o Plenário, o que nós estamos colocando é que cabe à Câmara Técnica esclarecer ao Plenário o que estava errado e devolver a ele o direito de corrigir o erro e tomar uma deliberação nova, mas é isso que estamos colocando, por isso a Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos deveria ser encaminhada levar ao Plenário para tomar conhecimento da falha que aconteceu, mas que ela que tome a decisão de corrigira sua própria falha porque ela é soberana para isso, e tenho certeza que ela vai acatar as recomendações técnicas da correção assim proposta.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Bom, eu acho que não há dúvida aqui sobre a competência de Câmara Técnica de revisar essa questão de submeter à Plenária. Então eu acho que nós continuamos nessa discussão, se houver algum entendimento da FURPA que é importante dar um informe na Plenária em que está se trabalhando essa discussão, pode até dar esse informe, mas não me não me parece que nós precisemos pedir autorização para ao Plenário para poder fazer essa discussão. Eu acho que isso é ponto

pacífico entre nós. Então vamos continuar a discussão, então, por favor, Dr. Schettino a apresentação.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Antes da apresentação Schettino, será que o Adriano poderia colocar, você poderia colocar na tela a proposta da ABRACICLO e a proposta... Até para quando o Schettino for falar nós estarmos na cabeça com o conceito para sabermos o porquê de um e porquê de outro.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Tem duas propostas aí, tem duas discussões aí que estão sendo feitas, uma que é esse entendimento que a ABRACICLO está trazendo e outro entendimento em cima que a própria prefeitura de São Paulo...

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Vemos efetivamente as diferenças e aí na hora que ele for falar nós entendemos.

O SR. SÉRGIO DE OLIVEIRA (ABRACICLO) – Justamente aos índices de 2010 que é onde nós estamos trabalhando, orientar a aqui onde os demais onde estão preservados. Só vamos nos ater aos de 2010.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Nós queremos ver esse contexto todo até porque depois vamos discutir por que cada um chegou a esse conclusão.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Eu vou só chamar atenção para uma coisa. Quando se fala em número Patrícia, nesse caso específico, o limite aí isso eu nem chamo de limite, na verdade, era para chamar por um padrão ou parâmetro, porque na verdade ele é um parâmetro do Estado de manutenção do veículo, quanto menor for esse número mais certamente pelos gráficos que ele vai mostrar mais veículos vão ser, digamos, reprovados. Veja bem, não é um valor quantitativo, não é um valor quantitativo, mas sim uma medida qualitativa. Então é o seguinte, se diminuo ele para zero vou reprovar todo mundo, se botar um reprovo menos. Volto a insistir que o objetivo dos Programas de Inspeção não é esse, reprovar ninguém, na verdade, é criar uma cultura do proprietário do seu veículo de fazer a manutenção preventiva do veículo, essa que é a coisa que tem que estar na cabeça de todo mundo aqui. Então esse número aí é simplesmente para definir, vou reprovar mais ou menos. Então, no início de programa, eu não acho que seja simpático ao público que você está querendo convencer no sentido de criar uma cultura nova em relação ao seu veículo, sair reprovando todo mundo, acho que não é simpático. Você primeiro tem que criar o hábito, aí sim, quando todo mundo já

tiver esse hábito você pode até apertar mais lá no futuro um pouco. Então, só para tentar botar na mesa o argumento de que esse valor não é um limite de emissões, esse valor não é quantitativo, ele é qualitativo.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Obrigado Paulo. Talvez fosse interessante em algum momento no relatório na Comissão de Complemento que o PROCONVE vai fazer mencionar essas questões porque é uma visão mais de gestão e submete um pouco. Vamos só entrar na discussão senão acabamos o...

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Só para complementar o que o Paulo colocou. É exatamente por isso que nós estamos questionando os valores aprovados na Plenária, que o valor colocado lá, nós vimos, tem uma reprovação em 90%. Então não é esse o intuito, de você reprovar todo mundo, é realmente você estabelecer um limite, um padrão bem que o veículo tenha toda condição tecnológica de atingi-lo e que está dentro da média e da condição que mostra que realmente ele está dentro de uma boa condição de manutenção. Essa é a nossa estatística e levou para esses limites que nós apresentamos. Bom, a apresentação que vou fazer na verdade é de todo o programa, não só das motos, eu termino com as motos, mas acho interessante já que esse assunto vem sendo discutido nos últimos anos e muito se fala com resultado de IM, qual o resultado de IM, IM tem resultado, IM não tem resultado. Então de certa forma, acho que a primeira parte da apresentação é um pouco de dar uma satisfação a essa Câmara Técnica daquilo que ela votou, daquilo que ela ajudou a implementar e quais são os resultados que nós estamos obtendo com o trabalho realizado aqui. E aí nas últimas transparências eu falo especificamente da estatística de motos. Eu vou falar de diesel em primeiro lugar, aqui é um retrato da frota, do que foi inspecionado e basicamente como está dividida. Nós temos uma frota grande de veículo diesel leve, depois vêm os caminhões e por fim, os ônibus. Praticamente mais de... Quase 120 mil veículos foram inspecionados em 2010. E aqui nós já estamos mostrando o primeiro resultado do ganho que você tem com a inspeção veicular, é uma comparação de diesel leve e diesel pesado nos três anos do programa, onde na curva azul nós podemos verificar como é que o que veículo chegou e na curva vermelha como é que o veículo ficou, ou seja, todo esse GAP entre a curva azul e a curva vermelha, esse foi o ganho ambiental que o programa acabou trazendo para o município de São Paulo. Aí nós fazemos uma comparação e o que é interessante? Um pouco contra o que o Paulo colocou, contra não, mas uma complementação. Se fala muito em criar a cultura da inspeção e aí nós mostramos que essa cultura ainda não está arraigada no proprietário, está mais arraigada no próprio serviço do que no proprietário. Se você ver as curvas de entrada, todos os anos praticamente eles tiveram praticamente a mesma curva, ou seja, o índice de reprovação foi muito parecido, o índice de emissão foi muito parecido da curva de entrada, em compensação, quando a curva final passa a ter um residual cada vez maior, ou seja, os serviços de reparo estão melhorando. Enquanto no primeiro ano nós

tivemos um ganho menor, nos últimos dois anos esse ganho foi maior e isso é a conclusão que nós podemos chegar, ou seja, hoje a oficina está realmente preocupada em fazer um bom trabalho para que o cara não seja reprovado de novo na inspeção, mas não existe tanta preocupação do proprietário em fazer a manutenção preventiva e por isso que é importante, quer dizer, a inspeção anual, o conceito ainda não foi assimilado, quer dizer, todo ano ele não faz a manutenção que deveria fazer tanto é que os índices são os mesmos nos três anos. Aí uma média de emissões mostrando por fase do PROCONVE como é que isso... Como se portou e o interessante verificar que os veículos reprovados depois da inspeção passam a ter o mesmo nível de aprovação dos veículos aprovados na primeira inspeção, ou seja, de novo mostra a influência do programa, a boa atuação do programa. Na questão de automóveis e motos, falando agora do ciclo auto, aí uma divisão por fases PROCONVE, temos uma grande quantidade no caso de automóveis da fase L3 e L4 e na questão de questão de motos na fase M2. Ali um gráfico de quilometragem anual, ela vai decrescendo e isso já é sabido, conforme a idade do veículo. Isso também é um dado interessante porque no Programa de Inspeção Veicular nós anotamos na quilometragem de todos os veículos quando chegam. Então a partir daí foi possível tirar uma estatística de quilometragem média por ano. E aqui os benefícios também na questão; da mesma forma que foi mostrada para o diesel; do que aconteceu com os veículos autos, os veículos a álcool, a gasolina e flex. Bom aí é interessante que a tecnologia flex, é sem dúvida a melhor de todas, os níveis de emissões dos carros *flex* são muito mais baixos do que qualquer outra tecnologia, embora eles sejam homologados da mesma forma, tenha os mesmos limites, o que você verifica na inspeção é que os níveis de emissões do carro *flex* e não é só porque ele está com etanol é porque você ver os veículos de etanol eles têm uma emissão relativamente alta, é a tecnologia realmente que está embarcada. Aí falando de automóveis e mostrando como foram as médias, a média inicial é a final em termos de emissão, os veículos a gasolina, um pouco daquela discussão que se fazia por causa dos 05 e aí fica bem claro que os limites de 05 são até muito superiores aos limites que estamos encontrando na prática, se você pegar de 2006 em diante que é 03 o número apresentado é muito menor e isso é média, é importante frisar que o valor de média é alto, não dá para... Se você fosse adotar, não adotaria nunca o da média porque você tem valores acima deles. Então nós estamos muito tranquilos nos valores especificados para automóveis, se há reprovação não é por causa do limites e esses gráficos deixam bem claros. E aí, só para vocês termo uma idéia, na questão do *flex* nós mudamos até a escala do gráfico para poder mostrar o que acontece com o *flex*, os limites deles são muito menores ainda, enquanto lá nós estamos falando em algo em torno de 01, aqui nós estamos falando em limites abaixo de 0,05, ou seja, você estipular 05 para um carro desse não faz sentido, você simplesmente vai aprovar, se o carro tiver ruim você vai aprovar com 05. E em parte esse conceito nós estamos usando na questão da moto também. Aí os resultados com relação a HC, também muito inferiores ao que vemos adotando, um dos grandes problemas que temos tido são os carros convertidos, com veículos a gás, eles têm apresentado um índice maior e interessante, esse foi um grupo em que nesse segundo ano houve uma

melhora. No primeiro ano a reprovação foi 80% de carros que haviam passado inclusive por certificação do INMETRO das OIS e eram reprovados, esse ano eles já estão chegando mais muito mais bem ajustados, ou seja, nesse ponto realmente a inspeção atuou fortemente e o resultado foi muito grande. Aí as mesmas curvas só que de uma forma diferente, mostrando como é que isso foi analisado para chegar aos limites, mostrando a várias fases do PROCONVE também é não por idade, mas por fase do PROCONVE. Mostrando ali a PL 4 e PL5 que têm os limites mais baixos e que não há problema nenhum dentro dos limites especificados, a estatística está mostrando isso. Aí para flex onde as curvas são mais baixas ainda. E agora vamos falar especificamente de motos, aí é a mesma coisa, os gráficos são os mesmos apresentados para automóveis, nós estamos falando da média e não dos menores valores e nem dos valores máximos onde podemos ver que o estabelecido de 1% de CO a nossa média para 2010 é muito maior do que 1%, ou seja, se nós estabelecermos 1% manter o que está nós vamos reprovar todo mundo. A estatística mostra que isso não é viável e isso são valores médios, quer dizer, ele é reprovado e mesmo quando aprovado ele mantém essa faixa de 1%, o que está muito em cima e foi como o Paulo colocou; isso não é o intuito de reprovar todo mundo. Então fica claro que os limites estabelecidos realmente são inviáveis. Para motos acima de 250, existe um folga, mas assim mesmo ainda é apertado porque esses valores são médios e depois nós vamos mostrar algumas simulações que mostram que chegam aos valores que nós colocamos. As motos *flex* também têm uma condição. Bom, aí nós temos já a fase M3 falando especificamente de 2010, os valores que basicamente nós temos, e foi daí que nós fomos buscar os valores para nossa especificação. Então até 250 os valores de CO onde nós estamos estabelecendo dois e meio o que daria uma reprovação em torno de 80%, acima de 250 valores de dois onde nós temos aí uma aprovação de mais de 90%, a faixa acima de 250 é sempre mais tranquila de trabalhar e os valores de HC giram em torno de 400 nós teríamos um reprovação em torno de 90%, que estamos entendendo que é uma reprovação normal, isso não é o final, isso é o valor de reprovação, as motos depois de alinhadas têm valores inferiores a esses e acima de 250, com 200 você tem 90% de reprovação, de aprovação, desculpe. Nós estamos trabalhando sempre aí com a média que é a média que tem lá na estatística, em torno de 10 a 20%. Isso se reduz depois na inspeção final com as várias reinspeções se reduz isso para menos de 3%, mas o primeiro impacto tem sido na faixa de 20%, tanto no automóvel como na moto, essa é a faixa que estamos considerando como a faixa viável de trabalhar, se você aumentar demais isso daí começa a ter um problema, até porque depois também a reprovação final aumenta. Então a estatística tem mostrado que essa faixa de 20% de reprovação é que realmente você está tratando os veículos com problemas. Aí é uma média que nós fizemos mostrando a correlação do HC com o CO, ou seja, quando você... Também não adianta diminuir demais o CO nas motos, quando você diminui o CO você aumenta o HC e também não adianta aumentar o CO porque você também aumenta o HC. Então existe uma faixa entre dois e seis, isso são todas as motos que estão aí, são todos os anos, que é a faixa basicamente de trabalho que é mais ou menos aquilo que está na especificação, ou seja, nós temos as motos mais antigas que estão na

faixa de seis, nós temos o intermediário que está de quatro e meio a seis e temos a nova proposta que está entre dois e três, ou seja, nós estamos mantendo exatamente essa curva, essa inflexão da curva na faixa de melhor ganho. Isso aí, agora essa curva já especificamente para as motos 2010, onde nós trabalhamos ali com as motos até 250, onde nós estamos dando dois e meio de CO que é basicamente aonde você tem o melhor ponto de funcionamento, a melhor estatística da curva e para acima de 250 nós estamos trabalhando com dois, aonde você também tem um dos pontos de melhor estatística. E aí fazendo de novo aquela porcentagem e aí distribuindo por modelo, não gostamos muito de fazer isso não, mas acabou saindo, normalmente nós fechamos os nomes, mas por falha nossa... A curva em azul, a linha em azul, significa a quantidade de motos, o quanto representa em termos de quantidade e a curva, a barra em vermelho seria a quantidade de aprovação, o quanto se aprova e aí nos fizemos várias simulações, com varios panoramas diferentes. No caso a 2009/2008 que são aquelas motos que foram fabricadas, parte delas como 2008, mostrando que se nós colocarmos 1%, que é aquele quadrinho ali embaixo, nós vamos ter o índice de reprovação muito grande, quer dizer, é aquele quadro lá embaixo é o que seria o que está na 418 hoje. O índice de reprovação seria muito grande inclusive nas motos que têm, nós estamos lá num patamar de 30% nas motos que têm a maior quantidade no mercado, você vê aquela linha azul, subindo até lá em cima e para essas, você estaria com patamar de 30% e nas outras. Então, isso despencaria ficando em alguns casos com 90% de reprovação. Então, ou seja, é totalmente inviável nós mantermos essa proposta para 2009, mantendo do jeito que está com 4,5, você passa a ter a reprovação dentro daquilo que nós achamos como normal, em torno tenho 10%, 20%. 2009/2000 e 2010 a nossa proposta é de 12% para o CO, com 2% você mantém a maior parte delas em torno de mais de 85%, ficando uma parte em torno de 70% que não é a parte mais significativa, a parte mais significativa você realmente está abrangendo com esses limites. Mantendo os limites atuais também nós teríamos uma taxa de reprovação muito alta. Aí a mesma análise, mas daí já conjugando as duas coisas CO e o HC. Enfim, a proposta foi tirada em cima dessa estatística que nós fizemos no programa.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – A ideia agora é abrir para perguntas e esclarecimentos.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Essa proposta seria, você estaria trabalhando com a questão de 20% mais ou menos que segundo a sua experiência, experiência de São Paulo, reflete um instrumento de gestão, digamos assim, uma boa prática, é educativo.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) –

antes de mais nada, é programa de conscientização. Então esses são os limites que mostram que são tecnicamente viáveis, a tecnologia do veículo permite e você está trabalhando as duas coisas.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Então basicamente, um pouco dialogando com aquela intervenção do Paulo Macedo, nosso critério para inspeção veicular não é o critério de homologação porque se fosse assim eu tinha que trocar de motor todo ano no meu carro, mas é um critério de uma prática adequada de manutenção em função daquela condição tecnológica que nós temos diferentes fases, até do próprio PROCONVE que os veículos são aferidos. O cenário que você está trabalhando é um cenário de reprovação em torno de 20%, seria esse cenário, vamos dizer assim, de uma boa prática. De forma geral.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – De forma geral a média de 20%, se você baixar demais isso ou aumentar demais você passa... Ou você está exigindo algo que o veículo não comporta ou você está exigindo de menos, de forma que você não consegue caracterizar a falta de manutenção do veículo.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Acho interessante porque nós estamos trazendo para cá um conceito que vai balizar essa discussão de hoje à tarde, acho que isso é importante para sinalizar essa visão mais de gestão e não simplesmente de uma homologação, claro que existem várias discussões que podem ser feitas a partir daí, você pode chegar à conclusão, por exemplo, fazer um estudo que determinados carros a manutenção vai ser mais cara do que outros, porque vamos precisar de mais manutenção para atingir aquela faixa de fazer aquele... Chegar naquele valor que é o valor dos 80% de aprovação, mas isso aí são questões que com o tempo nós podemos...

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Não só isso, isso está ligado, quando o veículo foi homologado e passou pelo teste também se faz... Ele já teve um controle e a estatística, nós estamos falando de veículos relativamente novos. Então isso está muito próximo da qualidade que ele tem realmente para você pedir que se mantenha essa qualidade.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Ou seja, nós estamos falando muito mais de uma prática de gestão do dono da moto do que propriamente...

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – O Programa de Inspeção Veicular é uma prática de gestão do dono, quer dizer, o processo de homologação é do fabricante, a inspeção veicular é do dono e exatamente quando muito se discutiu nessa Câmara e eu acho que o Paulo Macedo foi um fervoroso defensor disso, é que não adianta você só trazer tecnologia nova ao mercado e depois os veículos não serem mantidos. O ganho que você tem na implementação dela você vai perdendo ao longo do tempo. Então o PROCONVE desde o seu nascedouro trouxe sempre os dois conceitos, um de você aprimorar na fabricação e outro de você manter isso como proprietário, a parte de melhoraria na tecnologia se conseguiu, se trabalhou muito mais facilmente com os fabricantes, quando chegou a hora da sociedade fazer a sua parte foi mais complicado. Então é isso que se discute, o conceito sempre foi de manter aquilo que você comprou.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Até porque a regulamentação do PROCONVE no caso dos veículos automotores, dos automóveis obriga o fabricante a garantir os níveis de emissões homologadas por 80 mil quilômetros aplicando claro o fator de homologação. Então essa meta só é alcançada se o proprietário fizer a parte dele, tanto é naquela Resolução ressalva isso, ou seja, se o cara não fez nunca nenhuma manutenção, nós não podemos exigir que com 80 mil quilômetros o veículo esteja emitindo a mesma coisa que quando era novo, mas se o fabricante fizer e comprovar todas as manutenções preventivas e chegar lá à frente dos 80 mil e o veículo estiver fora dos padrões, daí sim vamos atrás do fabricante. No próximo item de pauta estamos incluindo isso também para as motos.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Obrigado Paulo. Por favor, a palavra está aberta para esclarecimentos, observações.

A SRª. MARIA CEICILENE MARTINS RÊGO (MME) – Eu tenho uma dúvida, o senhor fez um comentário que com esses valores que vocês estão propondo teria uma média de 20% de reprovação. Vocês fizeram esse exercício também em relação à proposta da ABRACICLO, dos 3,5% quanto isso representa em termos de reprovação?

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Está lá, foi mostrado. Eu tenho aí o índice de aprovação superior a 90%. A nossa média hoje tem sido vinte, vinte e poucos por cento e isso depois cai para menos de 5%. Então acompanhando a nossa estatística, quer dizer, esse índice seria frouxo demais e mais, o grande problema é que você tem a maior parte das motos que é onde está o peso realmente da moto, fica muito fácil para ela.

A SRª. MARIA CEICILENE MARTINS RÊGO (MME) – Obrigada.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – O programa também é inteligente porque o cara começa também a escolher o melhor lugar para pôr gasolina, ele acaba virando fiscal do combustível, ele vai ver que é por conta do combustível adulterado.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Ele começa a procurar um posto de melhor qualidade, ele começa a procurar uma rede reparos mais adequado... Márcio você me perguntou depois eu mostro para você, mas no diesel ficou bem claro isso, quer dizer, não houve alteração de 2008, 2009 e 2010 os valores de entrada da primeira inspeção para o diesel foram exatamente os mesmos. Agora o que mudou foram os valores finais, ou seja, mostrou claro que a parte de reparo hoje está trabalho ano muito mais conscientemente e aí você tem passou a ter ganhos maiores em 2009 e 2010 nas curvas finais, nas curvas de entrada foram exatamente a mesma se pusermos uma em cima da outra.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu peço que o diálogo se dê através dos microfones porque eu preciso registrar, é importante todos os registros nessa discussão. Eu sou... Wanderley e depois Gabriel. Não pediu a palavra? Então Gabriel.

O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (Envirom Mentality) – Eu queria apenas comentar algumas coisas, essa hipótese que nós simulamos, até completando a sua pergunta, o que nós simulamos nessas figuras foi, primeiro, com base naquelas curvas que mostraram que é possível regular uma moto com determinados parâmetros, quer dizer, vamos mexendo no CO e tendo melhores HCs e de repente começa a piorar, isso limita o exagero do padrão baixo, não adianta botar um de CO porque para chegar lá tem que fazer não sei quanto de HC. Então é melhor deixar dois de CO, seria politicamente incorreto dizer é proibido TCO menor do que X, o meio ambiente não pode falar isso. Então ele fala pode ser de dois para cima, mas é proibido ter HC de não sei quanto. Então a combinação dos dois é que leva o bom parâmetro para induzir a manutenção e levar para a regulagem correta. Essa regulagem nós identificamos estatisticamente, se olhar na homologação ela não está evidente aí. Agora se pegamos a curva da ABRACICLO lá e simula com 3,5 e 2000 PPM, nós já vimos que 2000 PPM é muito folgado, nós vimos também que 3,5% de CO é muito folgado para muitos modelos, mas não é folgado para alguns, só que esses alguns têm baixa produção, baixa frequência na frota, se põe 3,5 nós vamos fraquejar o programa para maioria da frota, se apertamos 2,5 tem uns que não vão conseguir passar daí a ideia do WAV, quer dizer, se ele homologar mostrou que não era o bom de dois e foi autorizado assim, joga ela para o ano anterior. O modelo 2009 é caso típico disso, eu acho que aquele

WAV até março ou abril foi usado até outubro porque a frota ... que... inteira parecida com 2008, ela não tem quase nenhum veículo nos padrões 2010. 202 nós temos certeza, ela foi fabricada em 2009 já modelo 2010, mas a 2010 também não chega lá no 1% que a 418 colocou. Então daí é que fizemos essas simulações. Agora naquela curva percentílica nós vimos que entre 2,5 e 3,5 nós estamos na rampa quase que vertical. Então não melhora nada passar para 3,5, por isso fizemos a proposta de 2,5. 2,5 é razoável para a maioria das motos que está mostrado na figura da esquerda lá em cima e aquelas que vão sofrer um pouco mais serão protegidas pelo WAV. Então essa foi a filosofia de gestão, de uma proposta de gestão para que o programa ficasse forte sem ser inviável para ninguém, para nenhuma marca e por isso apareceram as marcas para sabermos de quem que nós estamos falando.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Agora que embora tenha dito o negócio das marcas, não tenha tido, nós também não podemos, sabendo disso retirar do mercado alguém, quer dizer, se é um programa educativo, ele deve trazer esse alguém que está no mercado, na rasteira para que ele melhore, mas também não podemos ter um parâmetro que esse alguém desse mercado fique alijado, acabou, está fora, quer dizer, feche a fábrica, isso tem que ter muito cuidado. Então, quer dizer, o número tem que ser um número porque nós estamos falando de um programa educativo, repetindo, então o número tem que ser um número que não também favoreça, quer dizer, nós não podemos ser um fator de competitividade interno decisivo, podemos ser o estimulador de competitividade interna, mas não podemos ser fator de competitividade interno decisivo, não nos cabe aqui. Então, quer dizer, nós temos que ter um número que estimule a competitividade de quem está na rabeira, mas não podemos tirar esse da rabeira fora porque se ele cair fora, nós estaremos invertendo aqui.

O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (Envirom Mentality) – Eu queria fazer uma ressalva, a última, o fato de uma marca ser apontada ali como uma barrinha mais baixa não significa que seja um defeito dela, ela não foi prevista para atender isso, nós estamos inventando esse padrão agora, o que nós estamos falando é que a maioria das marcas pode ter um padrão 2,5 e nós não queremos perder a chance de fiscalizá-las com esse padrão porque se nós formos fiscalizar com 6%, por exemplo, vai passar todo mundo, é o caso do automóvel que sai de fábrica com 0,2% de CO, que se nós deixarmos para fiscalizar com 0,5, ele passa até sem catalizador. O Celta, por exemplo, é um caso desses, o Celta 2008/2009 já passava num limite de meio por cento sem catalisador e pegamos isso. E aí desmoraliza o programa e isso de certa forma acontece um pouco nas fases que nós não estamos revisando, mas ainda é cedo para começarmos a apertar, quer dizer, esse processo deveria ser até admitido como um processo dinâmico. Daqui a uns anos, vamos ter todo mundo com facilidade aí, esses índices vão melhorar e nós vamos poder rever aqui de novo.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Perfeito. Eu acho que esse conceito é fundamental, nós temos aqui toda essa Comissão que faz o acompanhamento PROCONVE e na medida em que nós formos gerando informação ela deve fazer recomendações de aprimoramento e nós não podemos perder de vista aqui, tecnologicamente nossas motos e carros estão avançando e nós não podemos perder essa oportunidade de exigir que haja uma adequada manutenção, mesmo que nós mantemos níveis tecnológicos diferenciados, mas não podemos perder esse ganho.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Eu acho que temos que pensar um número dentro dos padrões que nem sejam para mais e nem que sejam para menos e que em média ele tem que atender ao maior número aceitável, se nós fizermos isso, nós vamos, quer dizer, fazer com que eles se adéque a esse número do que nós adequar a situação deles, nós que é temos que colocar o número também não impossível e nem também muito acessível, tem que ser aceitável ecologicamente correto ou adequadamente. Agora, o fabricante ou a manutenção, eles têm que procurar ver que aquele número apresentado foi um número melhor para atender todos aqueles que estiveram adequadamente aparelhados, como se diz,a adequadamente nos padrões de controle de qualidade, é isso que temos que pensar.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu tenho a inscrição do Lúcio da ABRACICLO e quem mais? Porque daí eu queria encerrar e nós retomamos às duas horas.

O SR. LUCIO NOBUYUKI TIBA (ABRACICLO) – Como representante dos fabricantes de motocicletas eu queria colocar a questão de desenvolvimento de produto, conceito de desenvolvimento de produto, até então no PROMOT 3 não tinha se definido um nível de CO e HC em marcha lenta, tinha como referência a parte desde o PROMOT 1. Então todos os fabricantes tinham como referência o 6 e o 4,5 para CO e desde então, logicamente os limites para homologação com um veículo em condição de rodagem que é no dinamômetro. Então você tem outro limite, então a questão da homologação ele rodando, questão de marcha lenta é com o veículo estático, é uma condição que logicamente se você vai evoluindo a tecnologia para melhorar o limite durante a rodagem, ele vai emitir menos, só que o conceito de projeto quando você define os parâmetros para desenvolver o novo modelo, você vai fazer aquilo em cima do que está regulamentado e a partir do momento que seria uma forma de controle que não estava prevista no projeto, existe um risco exatamente por parte do fabricante de estar não concordando daí a nossa discordância de ter um número que está sendo definido depois que o jogo iniciou e a nossa referência é sempre assim, mesmo quando estamos falando do PROMOT 3 ou do PROMOT 4 agora como uma proposta, é sempre com referência a níveis mundiais, padrões mundiais para poder ter uma referência para se desenvolver produto inclusive. Hoje o que nós temos em termos de referência para inspeção veicular foge um pouquinho do que está sendo proposto; os veículos que são desenvolvidos para o Brasil usam referências internacionais, tecnologias internacionais também e hoje o Brasil está no mesmo nível tecnológico dos produtos e níveis de emissões inclusive, porém logicamente, tem uma questão que é importante e para inspeção veicular a proposta da ABRACICLO é algo a nível internacional, inclusive no Japão, que utiliza o PROMOT, equivalente ao PROMOT 3, seria o três, porém com uma grande diferença, eles têm um combustível de melhor qualidade, eles conseguem atingir níveis de emissões, inclusive marcha lenta ou mesmo para homologação no nível de produção melhor. Então se tivermos uma condição melhor de infraestrutura, logicamente os números são ser melhores. O que nós estamos colocando aí é uma realidade em cima do que... Como fabricante nós tivemos como referência para poder fazer o desenvolvimento do produto e daí a nossa posição de manter essa proposta de um número relativamente, digamos assim, diferente e um pouco maior em relação ao que o MÁRCIO está apresentando. Então para justificar exatamente o porquê desse número pouquinho maior.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Esse vai ser o ponto de discussão hoje, à tarde, na realidade nós montamos o quadro agora, eu vou pedir ao Ministério do Meio Ambiente e ao IBAMA que preparem a proposta de Resolução, o texto já, onde nós vamos ter essas diferenças que são pequenas e na realidade nós também estamos aqui montando o quadro de tomada de decisão, que não está trabalhando esse conceito de nível adequado de manutenção, respeitando o aspecto tecnológico e que aquele determinado veículo foi concebido. Então eu acho que nós estamos avançando nessa discussão, essa discussão há um mês estava bem mais incipiente, eu acho que avançar nesse conceito é fundamental porque o que cabe à Câmara aqui é realmente montar uma proposta que seja adequada e nós consigamos fazer uma boa defesa na Plenária, evitar o que aconteceu nessa reunião onde nós fizemos um trabalho tecnicamente que teve embasamento, teve uma discussão, mas que, vamos dizer assim, chegou momento final nós não conseguimos fazer a defesa adequada, aí foi uma falha nossa como Conselheiros do próprio Conselho. Eu me lembro que eu e o Paulo Macedo fizemos uma defesa contrária pela modificação na reunião essa, mas não houve condição de reverter essa discussão de última hora. No fundo há males que vem em para bem, estamos tratando disso hoje com detalhamento e um embasamento de dados que possibilita a qualificação dessa discussão. Então a minha ideia é seria que nós retomássemos as duas horas a reunião, que horas são? Duas e quinze. O Ministério do Meio Ambiente com o IBAMA monta esse texto base e aí nós começamos a fazer a diferenciação e faz essa discussão de porque é maior ou menor e qual o embasamento, que é isso que nós temos que fazer aqui, construir uma convicção para que possa deliberar. Agradeço a todos, nós interrompemos a reunião e retomamos às 14 horas 15 minutos.

(Intervalo para almoço)

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Vamos retomar a reunião agora, já com quinze minutos regulamentares de atraso e a ideia agora é que nós passemos a discutir a resolução e nós pedimos que o IBAMA, a ANAMMA e o setor empresarial sentassem e trouxessem para nós uma proposta com os devidos destaques que nós vamos discutir. Então, quem é que faz a apresentação, Schettino, eu não sei se o Paulo Macedo? Vai ai MÁRCIO, vai que a bola é tua. A ideia que o pessoal vai trazer para nós, uma proposta de resolução, o Márcio apresenta os ataques e nós abrimos as discussões.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/Sudeste) – Está juntando todas as três propostas que nós tínhamos de resolução, que altera os limites de emissões da tabela 3 do anexo 1 da Resolução nº418 de 26 de novembro de 2010, que dispõe sobre critérios de elaboração de Plano de Controle Poluição Veicular, PCPV, e para a implantação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M- pelos órgãos estaduais. Foi o consenso. Os considerandos também foram a consenso, nós já tiramos aquilo que nós achávamos indevido e somamos todos das três propostas. Então, eu também acho que não tem muito que discutir. Art. 1, tabela três do anexo 1 da Resolução passa a vigorar com a seguinte redação, e tem a tabela três, que é basicamente ai que tem a discussão a ser feita onde o IBAMA e nós entendemos como válida a tabela em si e a proposta do CNI e ABRACICLO. Então, o que muda? Simplesmente, de 2010 em diante, que nós estabelecemos para motos menores de 250 cilindradas um CO máximo de 2/5 e um HC de 600 quanto uma proposta de 3/5 e 2000 e, no caso, de acima de 650, nós apertamos ainda um pouco mais 2 de CO e 400 HC quantos os mesmos 3/5 e 2000 do CNI. Eu acho que a única coisa que diverge é isso, o restante... Um artigo em que se estabelece um wave para as motos que de alguma forma estiverem fora desses padrões, foram homologadas com limites superiores aquilo que foi estabelecido e, nesse caso, vale os valores estabelecidos, isso em comum acordo também. Estabelece para que os processos de homologação de todos os motociclos e similares solicitados a partir da publicação dessa Resolução, os limites máximos de emissão em marcha lenta seja de 2%; de CO e de 400, como estabelecido na tabela, é basicamente essa a proposta de resolução.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu vou fazer a seguinte proposta. Na realidade, os pontos de dissenso são aqueles que estão na tabela, o resto tem acordo. Então, a ideia seria, vamos primeiro abrir, eu vou pedir para Márcio, os únicos pontos que nós temos de dissenso são esses pontos que estão destacados na tabela, de 2010 em diante, para traz está tudo de acordo, é isso? É isso. Então, perfeito, o texto tem acordo, eu queria pedir primeiro para o Márcio apresentar porque é 2000, 2/5, 2, 600, 400, eu suponho, tendo por base a experiência que eles desenvolveram a partir dos dados do

monitoramento de inspeção da prefeitura de São Paulo e depois eu queria, Wanderley, que vocês fizessem, porque não pode, fazer esse contraponto para vermos qual é a argumentação que cada um vai, abre-se para o questionamento. Pode ser assim? Márcio, por favor, a palavra é tua.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/Sudeste) – A proposta está calcada basicamente nestes dois gráficos. Quando você, vamos pegar as motos acima de 250 cc, que nós estamos propondo um CO menor do que dois e um HC menor do que 400, então, com esses valores nós teríamos um índice de aprovação, conforme mostrado, um índice muito alto de aprovação. Mostra que nós não teríamos problema nenhum em adotar esses dados, inclusive, todas as marcas praticamente se enquadram dentro desse quesito, não teria nem problema com algumas marcas, 250 está bem fácil. Então, com esses valores nós temos um índice de aprovação superior a 90%, quer dizer, isso é muito alto, é muito bom, mostra que se eu adotar limites maiores do que isso, eu vou praticamente aprovar 100% e não tem o porquê eu estar fazendo inspeção, não faz sentido ter um índice menor do que essa, nós estamos já com uma condição muito boa. Menor do que 250, você tem, ele está um pouco mais apertado do que, no caso, das cilindradas superiores a 250, com o índice de 2/5, nós temos um padrão de aprovação em torno mais ou menos de 82%, ficando algumas marcas com um índice de aprovação abaixo de 70%, então, por isso que nesse caso está entrando aquele parágrafo estabelecendo o wave. Têm motos que, inclusive, o índice de aprovação é maior ainda.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Colocando o wave quanto que ficaria a aprovação?

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/Sudeste) – Você não vai conseguir ver no gráfico porque ele não está completo, quer dizer, você tem uma moto que está fora ali e que ela teria um limite bem mais elevado de cinco.

A SRª. NÃO INDENTIFICADA – (...) isso que está com 70% por fora aconteceria o que, por exemplo? Ficaria na mesma faixa do outro?

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/Sudeste) – Não. Ele ainda vai estar dentro dessa faixa. Agora têm alguns que estão com 130% de aprovação e 70% de reprovação. Não, nessa faixa.

A SRª. NÃO INDENTIFICADA – Eu quero saber como é.

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – Como a ABRACICLO, nós estamos ainda entrando em contato com a associada para finalizar essa proposta, eu só pediria que aguardasse mais uns dez minutos para estarmos passando essa informação, a princípio, conversando com o diretor técnico da entidade há ainda uma divergência em fazer uma, abrir uma exceção, porque o que acontece? Estaria dentro da associação favorecendo aqueles que não investiram para ter um limite um pouco mais tolerável e outros que investiram para restringir um pouquinho mais a parte de emissões, investiram e fizeram todo um trabalho e tem um equipamento um pouco mais robusto, com catalisador com mais metais, vamos dizer assim, é um equipamento com mais qualidade em detrimento a outro que investiu menos. Então, isso é uma divergência interna. Por isso, que eu estou pedindo dez minutos.

A SRª. NÃO INDENTIFICADA – É só para você explicar porque eu não entendi o que foi dito.

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Ele disse exatamente o seguinte, ao adotar regras de exceção ele estaria penalizando aqueles que investiram para ter aqueles padrões mais rigorosos em detrimento aos outros que investiram menos.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Mas, isso não justifica ficar com uma menos restritiva.

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Não é isso, ele está justamente vendo se ele consegue fechar a proposta, incluindo, está entendendo?

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – Todos investiram para atender o ciclo, a questão da marcha lenta é um critério de projeto, então, você consegue passar no limite de emissões definido pelo PROMOT 3, mas a questão da marcha lenta, existe uma pequena diferença no conceito do projeto, então, você falar que passa no ciclo, logicamente, tem uma correlação, mas existe uma pequena variação que pode ter essa parte de marcha lenta um pouquinho mais alta. Então, é um critério de projeto para acabar definindo essa questão da marcha lenta um pouco química e um pouco mais em detrimento a outro.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Sim, vamos garantir o Márcio, ele concluí e depois o Wanderley, nós estamos justamente querendo organizar esse contraponto. Eu estou entendendo a tua argumentação

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/Sudeste) – Bom, então, é isso, se nós mantivéssemos o que estava estabelecido na 418 nós iamos ter uma aprovação na faixa de 70 para menos, o que já começa a ser problema. Aqui, maior número do mercado em termos de quantidade de moto estaria abaixo desse índice de aprovação que nós achamos interessante, então, por isso que nós estamos discutindo e colocando, no caso da ABRACICLO, colocando o que eles estão propondo de 3/5 para 2000, você passa também a ter um índice de aprovação bastante alto e com mais de 90%, o que nós achamos que também não é interessante porque fica frouxo demais. Então, alguma coisa entre o que nós estamos propondo.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Ok. Então, eu acho que o Márcio fez essa explanação e nós podemos pedir ao Wanderley e ABRACICLO para, a princípio, para o Lúcio explicar, fazer essa argumentação do porque desses, entendo, que não são viáveis, não são adequados, esses padrões propostos a partir da experiência da prefeitura de São Paulo e abrimos para esclarecimentos aqui.

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – – Eu queria mostrar onde está a diferença, pelo que estou entendendo. Olhando o gráfico aqui da ronda, ela está com 65%, correto? De aprovação. Daqui passa para 90%, a questão de 85% se sair de 2/5 para 3/5 e 2000 PPM.

A SRª. NÃO INDENTIFICADA – Esse é como está hoje.

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – E é como está hoje. Esse o que seria? Então, a proposta da ABRACICLO é que está reprovando a proposta da Honda. Aqui, estaria mais ou menos o quê? 85% mais ou menos, quase 90%. Então, o que eu estava entendendo do gráfico é uma variação muito pequena daqui para esse índice, pelo o que eu estou entendendo aqui, eu tenho uma diferença em torno de menos de 5% talvez, que é essa proposta para cá, pelos números aqui, eu estou achando que não tem tanta diferença assim. Posso estar enganado, eu não sei, se essa é minha interpretação.

O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EMVIRON MENTALITY) – O que acontece é o seguinte, de fato, tem uma pequena diferença para as motos melhor colocadas, as barrinhas mais altas aqui da proposta da ABRACICLO, tirando as duas da esquerda da proposta da ABRACICLO, as outras estão bem colocadas, 3/5 e 2000, então, quase que com a mesma colocação com 2/5, 600 lá em cima, quer dizer, passar de 2000 para 600 não faz diferença nenhuma, passar 3/5 de CO para 2/5 faz alguma diferença, mas em torno de 13% só. Por que isso? Porque essas motos, o limite de 3/5 já está na parte

81

vertical da curva (...). Então, não adianta passar de 2/5 para 3/5 que não aprova muitos veículos a mais

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – Não. Porque os que estão podendo atender 2/5 vão ter a tolerância até 3/5, então não vão querer regular.

O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EMVIRON MENTALITY) – Não é uma questão tecnológica, é uma questão de inspeção mesmo de manutenção e, ao contrário, as que não estão muito bem colocadas com 3/5 e 2000 também não pioram muito lá em cima, quer dizer, elas têm um problema mais de origem do que de vontade de manutenção, então, não há grande diferença entre a proposta da ABRACICLO e a proposta da prefeitura em termos de número de veículo aprovados, quem tem problema tem nas duas, quem não tem problema não tem em nenhuma e como essas motocicletas, isso é um ponto adicional que eu queria trazer para a discussão, nós não estamos falando de homologar, quer dizer, não é a escolha de uma tecnologia que alguém que não investiu vai ser beneficiado, o que está parecendo aí é que a assistência técnica de determinadas marcas não está respondendo ao programa e as motos têm um índice de reprovação maior. Agora não é impossível pegar uma moto dessa e jogar como monóxido de carbono que quiser, inclusive, nas primeiras estatísticas que nós fizemos em 2008, motos antigas, Pré-PROMOT, tinhas muitas com 0,5% de CO, o problema delas é que elas tinham 3000 de HC, então, nós puxamos o CO para cima e o HC caiu faixa de 2000 e nós fixamos os dois. Nessas aí, se fixarmos na faixa, são aquelas curvas que o Márcio mostrou que são (...) assim, se nós puxarmos para a faixa de HC da ordem de 400, 500 ppm, nós temos 80% das motos enquadráveis ali. Agora como o limite atual em São Paulo ainda é o de 2008 para todas, ninguém faz força para chegar lá, então, a estatística parece como se ela não conseguisse atender, mas ela consegue essas duas que não estão atendendo não estão porque ninguém pediu, mas é possível atender. Então, nós estamos diante desses dois fatos: primeiro, se nós aumentarmos os limites, indo para a proposta ABRACICLO, nós não mexemos em nada no resultado final do programa, muito pouco e também não resolve o problema daquelas que estão parecendo aí com má figura. Essa é a interpretação dessa figura, eu não sei se ful claro.

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – Eu estou enxergando que assim, a avaliação de proposta inicial com relação ABRACICLO a diferença é coisa de 25% ou talvez menos aqui, por isso que, eu entendo assim, que a minha proposta é porque, então, não manter sem ter a exceção porque essa proposta da ABRACICLO já contemplava, inclusive, as associadas que têm esse problema de limites e não teria a necessidade de criar essa exceção com o índice de 6 e 4/5.

82

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Mas, vamos por partes aqui, eu acho assim, o que nós estamos vendo, deixa tentar dar uma, ver se nós estamos convergindo, se me permitam, me parece que o que nós vimos aqui é que a proposta da ABRACICLO para a proposta da ANAMMA nós temos uma diferença de aprovação pequena de 3 a 5% e nós temos uma variação de 2/5 para 3/5 que se nós adotarmos esse valor, por exemplo, por causa de 3%, 5% nós vamos aumentar, vamos dizer assim, o padrão que aqueles que já atendem hoje vão poder deixar de atender, eles já atendiam 2/5 sem problema, vão passar a ter 3/5, nas vamos ter uma perda em cerca de 85% daqueles casos que fazem, daqueles veículos que fazem inspeção, dessas motos que fazem inspeção, então, eu acho que nós estamos vendo esse balanço, que eu acho que é o primeiro ponto que nós vimos nessa linha de corte, esses critérios que nós estamos utilizando para definir um linha de corte, que é esse balanço de 3 a 5% a mais de aprovação, relaxando e flexibilizando o valor de 2/5 para 3/5, que é mais ou menos essa a questão que está posta, essa é uma questão; a outra questão, Lúcio, que eu queria que você explicasse para nós é essa tue, vamos dizer assim, preocupação em relação à questão da exceção, isso para nós não está claro, eu acho que a primeira parte ficou claro para todo mundo e depois podemos entrar numa discussão mais de decidir, vamos clarear essa aí agora.

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – Ok. A questão da exceção é que estaria dando uma abertura para marcha lenta de 4/5 e 5%, ou seja, a proposta da ABRACICLO inicial com 3/5 está restringindo o CO, só que criando a tabela de exceção, vai abrir uma exceção para os fabricantes, de repente, adequarem os produtos para emitir mais de repente.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu estou entendendo que isso é para aquilo que já foi homologado, não são para os novos.

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – Só o que está no mercado.

O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EMVIRON MENTALITY) – Só para os usados. Poderia até ser, nós pusemos lá, jogar para o limite de 2008 para não inventar mais um, mas se vocês acham, se a ABRACICLO acha, que com 3/5 resolve também ele, a exceção pode ficar no 3/5.

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – Então, essa é a ideia. Por isso, que eu estou falando, então seriam todos, a ideia é que ficariam todos já para esse índice, não teria duas tabelas.

84

O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EMVIRON MENTALITY) – Todos, você relaxa demais para as motos que são boas e a manutenção não ocorre.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Nós, explicamos o primeiro ponto, o primeiro ponto ficou claro, tem um balanço que é o seguinte, nós passamos 85% para 3/5, porque já tem de 2/5 para aqueles 3 a 5% que não atende, vamos dizer assim, não serem reprovados, esse é o primeiro balanço. O que eu estou tentando entender agora é porque se nós temos já motos que foram homologadas acima desse valor porque nós não podemos ter exceção, porque isso é um problema de homologação, nós não vamos resolver na inspeção um problema que é da homologação. Então, por favor, se atenha a esse ponto.

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – A questão era não abrir uma segunda exceção, não ter uma exceção para esses fabricantes.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Mas, não é exceção para inspeção, isso é uma questão de homologação, se eu estou entendendo bem, se for homologado acima do valor que está ali de 3/5 ou 2/5, como é que eu vou exigir que ele atenda, é essa a questão que estou entendendo que esse wave resolve, isso que eu quero saber.

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) - Eu entendi, mas assim, houve um consenso dentro da associação de que esse 3/5 2000 seria aceito. Então, exatamente, se abrir uma exceção, é o que eu comentei, os fabricantes que já investiram para isso não estão se sentindo confortáveis nesse sentido de ter uma exceção para aqueles que dentro associação ter algo que favoreça um e outro, já está cumprindo .

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu vou pedir novamente, desculpa, eu não estou realmente entendendo porque é o seguinte, eu quero que me explique, se houve homologação acima do valor definido para inspeção, como é que eu vou exigir esse valor, me explica isso, por favor, eu realmente não estou entendendo.

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – Como é que isso vai ser resolvido? Essa questão, como é que o fabricante vai tomar uma ação para resolver isso? Em nível de produção tem como fazer um controle disso, mas existe teria que ter uma forma de ajustar uma regulagem na própria concessionária para garantir esse nível mais induzido, então, pelos fabricantes, esses 3/5 possíveis desde que tenham uma regulagem na própria concessionária dessas motocicletas, por isso, é possível de alguma forma, pelo que eu entendi, por isso que houve

86

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Mas, vamos por partes aqui, eu acho assim, o que nós estamos vendo, deixa tentar dar uma, ver se nós estamos convergindo, se me permitam, me parece que o que nós vimos aqui é que a proposta da ABRACICLO para a proposta da ANAMMA nós temos uma diferença de aprovação pequena de 3 a 5% e nós temos uma variação de 2/5 para 3/5 que se nós adotarmos esse valor, por exemplo, por causa de 3%, 5% nós vamos aumentar, vamos dizer assim, o padrão que aqueles que já atendem hoje vão poder deixar de atender, eles já atendiam 2/5 sem problema, vão passar a ter 3/5, nas vamos ter uma perda em cerca de 85% daqueles casos que fazem, daqueles veículos que fazem inspeção, dessas motos que fazem inspeção, então, eu acho que nós estamos vendo esse balanço, que eu acho que é o primeiro ponto que nós vimos nessa linha de corte, esses critérios que nós estamos utilizando para definir um linha de corte, que é esse balanço de 3 a 5% a mais de aprovação, relaxando e flexibilizando o valor de 2/5 para 3/5, que é mais ou menos essa a questão que está posta, essa é uma questão; a outra questão, Lúcio, que eu queria que você explicasse para nós é essa tue, vamos dizer assim, preocupação em relação à questão da exceção, isso para nós não está claro, eu acho que a primeira parte ficou claro para todo mundo e depois podemos entrar numa discussão mais de decidir, vamos clarear essa aí agora.

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – Ok. A questão da exceção é que estaria dando uma abertura para marcha lenta de 4/5 e 5%, ou seja, a proposta da ABRACICLO inicial com 3/5 está restringindo o CO, só que criando a tabela de exceção, vai abrir uma exceção para os fabricantes, de repente, adequarem os produtos para emitir mais de repente.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu estou entendendo que isso é para aquilo que já foi homologado, não são para os novos.

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – Só o que está no mercado.

O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EMVIRON MENTALITY) – Só para os usados. Poderia até ser, nós pusemos lá, jogar para o limite de 2008 para não inventar mais um, mas se vocês acham, se a ABRACICLO acha, que com 3/5 resolve também ele, a exceção pode ficar no 3/5.

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – Então, essa é a ideia. Por isso, que eu estou falando, então seriam todos, a ideia é que ficariam todos já para esse índice, não teria duas tabelas.

87

o consenso dentro da entidade que esses 3/5 seriam possíveis de serem atendidos, apesar de ter um nível acima, foi homologado porque é uma motocicleta representativa de produção, existe uma variação na produção, quer dizer que, têm algumas motocicletas na produção que emite mais e outras que emitem menos, então, essa que emite menos, o pessoal vai ter que verificar o que vai ter que ser feito para que essas motocicletas quando forem para a concessionária fazer a manutenção para a inspeção, ela seja adequada para passar na inspeção veicular para chegar há um nível mais baixo.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu queria abrir depois para nós discutimos especificamente esse ponto, porque o outro parece que todo mundo mais ou menos entendeu. Vamos trocar uma ideia entre nós aqui.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – O que eu estou entendendo, entre 2/5 e 3/5, a diferença do que está no gráfico, não faz nenhuma diferença ou a diferença é percentual de aprovação e reprovação é pouco sentida e tem o efeito gastar muito bom, porque uma coisa é você exigir um pouco mais como efeito de instrumento de gestão que é o que nós estamos não é de comando e controle é de gestão, então, o limite, então, quer dizer, optar pelo 2/5 fica parecendo mais adequado porque não há nenhuma diferença. A segunda coisa que ele disse, se estou entendendo, e aí era mudar o limite da exceção para ele em vez de colocar nos limites que foi proposta de São Paulo colocar o limite de 3/5 para exceção. É isso? Ou não entendi nada?

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Então, vamos clarear isso aí, porque eu entendi que não teria exceção.

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – É isso, 3/5 para exceção de 200 de HC. Pronto.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Então, eu queria ver assim, temos, eu queria ouvir a ANAMMA. Ok. Então, na realidade, nós conseguimos um consenso de que fica como, fica quanto? 2/5. Tira o 3/5. É isso. E ali também ficam 600. Na realidade ficou tudo igual, então, só fazer adequação nessa tabela três para os seguintes valores. Fica uma linha só. Tira cilindrada. Isso dá até para transformar em texto depois. Então, eu vou fazer o seguinte, gente, fizemos o acordo, eu vou pedir, já querem fazer o ajuste no texto?

O SR. RUDOLF DE NORONHA (MMA) – Eu acho que uma tabela com uma linha só. Vamos ler. Adotar para motociclos e veículos similares com motor de ciclo Otto de 4 tempos, fabricados a partir 2009 até 2013, que comprovadamente tenham sido homologados com valores superiores (...) na

88

tabela três do art. 2º, do anexo 1, da Resolução tal, o valor 3,5% para CO e de 2000 ppm para HC totais. É isso? De 2000 ppm para HC. E lá no 3/5, 3,5%.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Vamos só ver se HC e CO aparecem antes lá com... Está certo aí? Adotar para motociclos e veículos similares com motor de ciclo Otto de 4 tempos, fabricados a partir 2009 até 2013, que comprovadamente tenham sido homologados com valores superiores aos estipulados da tabela três do art. 2º do anexo 1, da Resolução 418/09, o valor da emissão para a marcha lenta é de 3,5% para CO e 2000 ppm para HC. Ok? Vamos só ver como o art. 1º está. Não tem aquela questão de diluição também? Não. Porque lá no art. 1º fala na marcha lenta e diluição, não tem que colocar isso também?Tem que repetir então porque tem que ser consistente com o que está no art. 1º lá. Art. 1º, limites máximos de emissão de CO corrigido em marcha lenta e fator de diluição para motociclos, é isso? Então, tem que repetir o fator de emissão também. Porque já está definido antes, então, não se aplica o fator, aquilo que está lá no índice. Eu acho que o fator já está definido, ali também tem que repetir o fator de diluição é 2/5? Não está subentendido isso aí? Gente, é isso aí? Ok. Todos de acordo? Então, mais uma resolução, a princípio, aprovada por consenso, é isso? Eu só vou pedir ao Rudolf para dar mais uma lida nesse texto, se tiver algum problema, você avisa para nós antes do fim da reunião. Vamos dizer assim, o mérito está todo aprovado, se tiver alguma alteração mais de redação para facilitar o trabalho da Câmara Jurídica, nós fazemos aqui. Ok. Vamos para a próxima já. Então, aprovada a Resolução. Nova fase do PROMOT, aí quem fala é IBAMA? Na última reunião, nós tivemos, então, essa proposta de resolução que foi apresentada pelo IBAMA e foram feitos pedidos de vista – CNI, Eco Juréia e ANAMMA Sudeste -, peço, então, para a CNI fazer a apresentação de seu parecer.

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Lúcio, você pode fazer para nós a apresentação? Por favor.

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – Bom, em relação a nossa proposta ao pedido de vistas, inicialmente, o texto base, nós concordamos com o conteúdo só temos uma questão de ajuste para que pudéssemos estar nos precavendo com relação ao art. 7º, nós estamos inserindo um conteúdo de qualidade de combustível no texto para que pudesse ficar claro, a preocupação dentro da ABRACICLO é com relação a qualidade do combustível que hoje no mercado não atende a necessidade da indústria, está prevista na resolução da MP, que foi publicada em 2009, garantindo a especificação do combustível e para isso a sugestão nossa do texto é que seja incluído essa observação. E com relação ao art. 9º, nós temos uma segunda sugestão que é incluir com relação a questão de regras para teste de rodagem com a relação a durabilidade de emissões, aqui nós temos a questão de que a regra é que a aferição da durabilidade de emissões deva ser feita e realizada em motocicletas

comercializadas acima de dez mil unidades por ano e o que acontece, às vezes, a empresa, ela faz uma previsão de comercialização inferior a dez mil unidades, então, ela não efetua a rodagem de durabilidade e, eventualmente, por uma questão mercadológica, a empresa acaba comercializando mais do que dez mil unidades durante o ano. Então, para que se possa plenamente a questão de rodagem efetiva da durabilidade, conforme previsto do PROMOT 4, estabeleceu uma regra de que a partir do momento em que a empresa, apesar de não ter programado e comercializado as dez mil unidades a partir da revalidação LCM, ou seja, a partir do ano seguinte, ele teria um prazo de 365 dias para efetuar a durabilidade e obter o coeficiente real de durabilidade. Então são as duas propostas da ABRACICLO, uma, em relação à disponibilidade de combustível que é importante e que está previsto já na Resolução da Medida Provisória, mas que nós gostaríamos de deixar claro para o PROMOT 4 e a questão da durabilidade. O histórico do PROMOT 4, o Wanderley pediu para fazer um breve relato da situação.

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – O PROMOT 4, na verdade, é um trabalho que está sendo feito em conjunto com o IBAMA e CETESB para estabelecer os novos limites de emissões para motociclos, dando continuidade que esse trabalho que já vinha sendo feito desde o PROMOT 1, 2 e 3, é um trabalho que é um aperfeiçoamento do PROMOT 3 em paralelo ao que está sendo realizado na Europa e esse trabalho em paralelo com a Europa está sendo incluído, além de questões de limites, questão de durabilidade de emissões, controle de produção e outras particularidades, como um novo ciclo mais severo, inclusive, que é o ciclo WMTC, esse ciclo já é adotado como opcional na Europa, mas a partir da próxima fase que seria Euro 4 ela vai se tornar obrigatória e nós no Brasil como temos interesse também em tornar o limite um pouco mais compatível e mais severo também ao invés de optarmos por introduzir o ciclo WMTC, como opcional, nós aceitamos e estamos concordando que ele seja um ciclo obrigatório já na próxima fase, sem torná-lo como opcional. Então são essas as condições para o PROMOT 4, em cima disso, nós temos dois pontos que ABRACICLO acha importante para melhorar o que já está sendo proposto

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Próximo pedido de vista é da ANAMMA Sudeste. Na realidade, há uma concordância com o texto base, são remendas que foram propostas, para aperfeiçoar a proposta. Então, depois nós incorporamos.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/Sudeste) – Na verdade, nós concordamos com o texto base, achamos perfeito, inclusive esse ciclo que está sendo adotado realmente é o melhor ciclo, nós não temos dúvida disso, nós não estamos contestando os limites e nem o ciclo, o que nós colocamos é de deixar mais claro o que realmente, como normalizar esses ciclos, embora o pessoal da ABRACICLO fala, não, nós conhecemos muito

bem, tudo bem, eles conhecem muito bem, mas como norma, nós temos que ter isso muito bem embasado. É a norma que era puxada, como dizendo, explicaria o ciclo, ela não explica o ciclo, ela remete a uma tabela qualquer e existe uma série de normas que, na verdade, estruturam o ciclo e isso que nós achamos importante deixar isso claro. Então, a nossa proposta, nós estamos citando e também não sabemos se essas são todas as normas, se tiverem mais que sejam colocadas, as normas que realmente embasam como definir uma moto menor de 130 quilômetros, uma moto acima de 130 quilômetros, como definir o ciclo WMTC e isso que nós achamos importante, então, essa é uma observação que nós fizemos. Existia uma proposta de 2014, iniciar em 2014 e depois em 2016, uma segunda fase, nós fizemos a proposta de começar em 2016, achamos que é um investimento alto até para a indústria já pegar os modelos que têm hoje e homologar a partir de 2014, é um gasto grande, então, qualquer novo modelo a partir de 2014 seja homologado dentro da proposta, mas aqueles antigos não precisam ser homologados novamente a partir de 2014 como estava especificando a norma, ou seja, fica a partir de 2016. E a questão de durabilidade nós também mudamos o período e esse é o maior ponto de discussão aí.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Ok. Bom, o que eu estava pensando, vamos abrir para alguns esclarecimentos e depois a ideia é aprovar o texto base e já colocar as emendas, tanto da ANAMMA como da CNI, ABRACICLO. Então, alguém quer algum esclarecimento em relação aos pedidos de vista?

O SR. SÉRGIO FONTES (PETROBRAS) – Eu queria saber, Lúcio, você falou que (...) dificuldade de conseguir os combustíveis de referência? Pelo que eu entendi,

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – O combustível de referência eu sei que já tem disponível para fazer desenvolvimento, se as empresas necessitarem do combustível é só requisitar a Petrobras.

O SR. SÉRGIO FONTES (PETROBRAS) – A distribuidora. A Petrobras não vende direto.

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – A partir de 2014 está prevista a questão da durabilidade. Durabilidade se faz com combustível disponível no mercado em postos de combustível. Então, a colocação foi no sentido assim, de haver combustível no mercado, nos postos de distribuição, postos normais de combustível, combustível com 50 ppm de enxofre. É só esse detalhe porque certamente a motocicleta ela vai estar preparada com um sistema mais afinado e um sistema de catalisador mais robusto.

O SR. SÉRGIO FONTES (PETROBRÁS) – Em 2014 vai estar.

O SR. LÚCIO TIBA (ABRACICLO) – Como está previsto no L6, era só uma preocupação que existia entre as associadas. É só uma questão de sentir segurança por parte das associadas e por isso que nós incluímos na proposta.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Só uma questão, eu tenho uma questão aqui mais regimental, eu vou tentar intermediar aqui. O que acontece? Eu tenho um pedido de vista que foi feito pela Eco Juréia, que não está presente, mas apresentou um parecer, então, eu vou consultar, quer dizer, o próprio Dr. Francisco pode passar a palavra ou mesmo eu passo a palavra para o Davi que gostaria de fazer a apresentação do pedido de vista da Eco Juréia e, no sentido, se alguém entender como pertinente essas sugestão, elas poderão ser, a partir do momento que o um conselheiro recepcioná-las poderão ser apresentadas como emenda ao texto base que nós vamos aprovar depois. Podemos fazer assim?

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Eu acho procedente até porque nós estamos ainda fechando proposta. Toda a contribuição seria importante.

O SR. DAVID SHILING TSAI (IEMA) – Boa tarde. De maneira geral, essa nova proposta nós enxergamos como uma coisa muito bem-vinda e nós só queríamos alguns esclarecimentos, assim do ponto de vista da sociedade mesmo, esclarecimentos em relação à mudança de ciclo de teste, a mudança na classificação dos veículos - o critério que passou de cilindrada para velocidade -, a questão dos limites de emissão quanto comparados com o PROMOT 3, eles não se alteram, eles foram os mesmos talvez a própria questão do ciclo de teste possa responder isso e esses seriam os esclarecimentos e em relação, nós queríamos só alguns esclarecimentos técnicos mesmos. Primeiro, o que nós observamos foi uma mudança no ciclo de teste do PROMOT 3 para o PROMOT 4, como esse ciclo de teste se diferencia do existente, se ele é mais exigente em quais pontos? Segundo esclarecimento seria em relação a mudança do critério de classificação dos veículos, que ele veio de cilindrada para velocidade, por que isso é melhor? O terceiro é em relação aos limites de emissão, que eles não se alteraram em relação ao PROMOT 3, eles foram os mesmos e nós vemos como muito aperfeiçoamentos do programa mesmo, a questão da inserção da durabilidade e dos relatórios de produção e temos um questionamento em relação ao aumento do limite de NOX para as motocicletas acima de 130 quilômetros por hora, do primeiro momento que é 2014 para o segundo que é em 2016, que aumentou de 015 para 017. Por último, algumas considerações são pertinentes

ao tema, mas aí não sei se são pertinentes a resolução, a primeira, é em relação à coleta de valores de emissão de CO2, se não me engano no PROMOT 3 já eram coletados e nessa resolução não foi citado, e a segunda seria uma proposta para o IBAMA de inclusão dos valores de motocicletas no Programa Nota Verde.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – David, eu vou pedir para o Paulo tentar fazer essas explicações que são bem-vindas para todos nós. Vamos lá.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Bom, em primeiro lugar, os esclarecimentos na explicação da apresentação da proposta foi explicado tudo isso, essas três coisas que você me perguntou aqui agora, eu não sei se você estava na reunião passada, então, eu acho que não era questão... Vamos lá. Primeira, repetir.

O SR. DAVID SHILING TSAI (IEMA) – Mudança do ciclo de teste.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Essa é a primeira atualização da nova fase é a mudança do ciclo de teste, nós estamos saindo de um teste que é constante para um teste transiente que é muito mais exigente e exige muito mais do produto. Em segundo lugar, eu queria dizer o porquê também, lá na resolução que criou o PROMOT da 297 fala que nós devemos seguir as atualizações feitas na Europa, então, é uma atualização feita no programa europeu e nós estamos seguindo isso porque os limites para essa primeira etapa são os mesmos. Como nós estamos mudando o ciclo e o ciclo é muito mais exigente do que o atual, então, esses limites já são muito exigentes dentro do novo ciclo, isso não mudou, para fazer todas as adaptações necessárias para poder rodar esse novo ciclo. Da velocidade para a cilindrada, exatamente, o novo ciclo impõe que com o novo ciclo, se você deixasse a classificação de cilindrada, iriam ter muitas motos que conseguiriam fazer o ensaio, então, por isso que, por exemplo, para você ter uma ideia hoje o ciclo vai até 50 quilômetros por hora e o novo ciclo vai até quase 130, então, quer dizer, muitas motos não iam conseguir rodar o ciclo e por isso que você classifica o ciclo, a nova classificação por velocidade porque você vai enquadrar as motos que conseguem rodar o ciclo abaixo e a acima de 130 e essa é a divisão que foi feita na Europa.

O SR. DAVID SHILING TSAI (IEMA) – Então, têm dois ciclos diferentes, um para cada (...) velocidade.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Não, é o mesmo ciclo, só que tem fases diferentes. Abaixo de 130 não consegue cumprir todas as fases do ciclo, então, quer dizer, por isso que é por velocidade.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Faltou alguma coisa?

O SR. DAVID SHILING TSAI (IEMA) – A questão do limite de NOX para as motocicletas acima de 130 que aumentou de 2014, está 015 para 017.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – É uma outra decorrência do ciclo, com essas motos, elas têm a dificuldade de atender esse limite que tem neste novo ciclo. Então, teve que fazer um ajuste nessa primeira fase.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Na realidade, não aumentou, mudou a forma de avaliação

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Mudou a forma de avaliação. Você muda de 16 para 17, mas, na verdade, você está exigindo muito mais da motocicleta.

O SR. DAVID SHILING TSAI (IEMA) – Mas, em 2014, já não é usado o ciclo harmonizado mundial?

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/Sudeste) – Sim, o da ABNTC.

O SR. DAVID SHILING TSAI (IEMA) – Eu estou vendo aqui no art. 2°, item. B está ali, modelos novos acima de 130 NOX 015, e em 2014 e em 2016, no art. 5°em 2014.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/Sudeste) – É que teve um ajuste, você viu simplesmente o NOX. Na segunda fase, se você olhar o hidrocarboneto, ele foi muito apertado, quando você aperta o hidrocarboneto teve que dar um aumento no NOX, senão você não conseguiria ajustar as duas coisas. Você diminuiu muito o hidrocarboneto, mas para conseguir esse hidrocarboneto teve que aumentar o NOX para manter nesse novo ciclo, então, numa primeira fase se mantém os valores estipulados, mas com ciclo novo, só que na segunda fase, o hidrocarboneto foi lá para baixo e aí o NOX...

O SR. DAVID SHILING TSAI (IEMA) – Então, foi considerado o conjunto HC mais NOX.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Mais alguma observação Davi?

O SR. DAVID SHILING TSAI (IEMA) – Em relação, eu não sei se é pertinente para essa resolução, mas é pertinente ao tema, em relação ao CO2, que na resolução passada era cobrado, não sei se pelo fato de não citar aqui se ele deixe de ser cobrado e a questão de uma sugestão para o IBAMA de incluir no Nota Verde.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Essa é uma sugestão.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Nota Verde tudo bem, é uma questão só de juntar os dados porque nós estamos trabalhando já nisso, então, com a ajuda de vocês... Com relação ao CO2, uma coisa não revoga a outra, são novas etapa, mas o que está em exigência é sempre uma atualização do programa que já está sendo exigido e continua sendo exigido.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Ok. Mais algum esclarecimento? Eu, primeiro, vou aprovar o texto base e fazer um intervalo de dez minutos. Eu vou ver se é possível vocês trabalharem nas emendas enquanto nós abrimos a discussão do ponto de pauta já. Vamos fazer o seguinte, todos estão esclarecidos? Então a ideia é vamos aprovar o texto base, certo? Vamos botar o texto base, está aí já? Já. Então assim, alguém é contrário a aprovação do texto base? Todos são a favor? Uma abstenção que é da FURPA. Então, eu vou fazer nominal aqui.

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Aprovação do texto base.

O SR. ELIAS ALBERTO MORGAN (ABEMA-ES) – Aprovação do texto base.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/Sudeste) – Aprovação do texto base.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Abstenção.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Aprovação do texto base.

A SRª NÃO INDENTIFICADA (MMA) - Aprovação do texto base.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – MMA aprovação do texto base também. Bom, agora vamos abrir para as emendas, nós fazemos um intervalo dez minutos para incorporarem as emendas ali tanto apresentada pela ANAMMA como apresentada pela CNI. Eu não identifiquei nenhuma emenda aqui pelo Davi, mas caso queira apresentar, o Dr. Francisco, pode acolher.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Vamos lá, gente. Vamos retomar. Bom, já foram adicionadas as emendas que foram fruto dos nossos pedidos de vistas. Bom, primeira proposta de emenda é da ANAMMA Sudeste que pede a supressão do art. 2º. É isso?

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Era. N(os conversamos aqui e houve o entendimento errado, na verdade, nós estávamos propondo a mesma coisa, mas de forma diferente. Então mantém como está.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Então retirada. Suprimida a supressão. Obrigado Dr. Schettino. Vamos avançar? Próxima emenda, proposta ANAMMA Sudeste ela adiciona quatro itens na alínea A é isso? No Art. 3º.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Isso da mesma forma que viemos discutindo, esses valores são importantes para o Programa de Inspeção estávamos também discutindo aqui uma outra forma de abordar, não sei como é que...

O SR. LUCIO NOBUYUKI TIBA (ABRACICLO) – O que eu estava conversando agora com o Márcio do Schettino e com o pessoal aqui é com relação às referências que nós estamos utilizando para definir esses limites para o PROMOT 4, os valores que estão sendo apresentados aqui são valores, propostas que estão sendo também discutidas na Europa e que nós não estamos inventando valores, a ideia é que se utilize, até o Paulo Macedo colocou, regulamentos europeus como base para fazer o PROMOT 4 e para esse regulamentos europeus não há valores de referência para CO e HC em marcha lenta. Então nesse primeiro momento, apesar de haver a proposta, nós concordamos também de haver uma necessidade de estarmos especificando

algo nesse sentido. Como fabricantes, não temos esses valores de referência por quê? Por não termos uma referência internacional, não temos como colocar isso como critério de projeto nesse momento; não temos ainda produto para poder mensurar e medir, ter ordem de grandeza desses valores nesse momento. Então a proposta que nós tinhamos colocado é deixar de alguma forma a ser definida, num momento em que nós tivermos condições de estar apresentando uma proposta com valores realmente viáveis. Eu cria ouvir o Paulo Macedo.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Marcha lenta acelerada? Como é que é o negócio? Essa aferição eu nunca tinha visto não. Bom, eu até concordo que tenha um valor, agora não sei também quem propôs esses números aí.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Em cima da nossa estatística.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Se todo mundo está inseguro, mas uma coisa é certa, se nós estipulamos lá na outra que seria 2400 para Inspeção, talvez fosse um valor para iniciar aí o que foi estabelecido lá para Inspeção que aí é uma referência mais, que na verdade, são dez vezes menos do que está para lá para Inspeção aí.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Márcio explica para nós porque é importante.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Eu vou passar a palavra para o Gabriel para ele explicar nossa estatística, de onde chegamos a esses números, talvez não necessariamente esse número, mas talvez algo inferior aquilo que nós...

O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (Envirom Mentality) – Aqui tem vários argumentos que nos levam a esses números. O primeiro deles é que da mesma forma que os automóveis, a moto também tende a ter um CO de marcha lenta e um HC de marcha lenta muito baixo quando ela entra no nível da tecnologia de injeção eletrônica e catalisador eficiente. E a prova disso, nós tiramos de uma estatística das motos *flex* que nós já temos, nas inspeções em São Paulo nós temos 3000 motocicletas *flex*, fabricadas como *flex*, não feita em casa, que apresentaram valor de CO entre 0,25% quando mais novas e 1% quando beirando os 100.000 mil quilômetros. Nós já temos motos de um ano com 100.000 quilômetros, tem 4% dessas 3000 motocicletas, portanto 4 vezes 3303, 12, 120 motocicletas que ultrapassaram 50.000 quilômetros e elas ainda estão com 1% de CO sem nenhuma exigência para ser menos ou para regular

com menos. Então isso nos leva a crer que as tecnologias de futuro, da face M4 que serão... Esperadas que sejam, com injeção, com catalisador de alto nível tecnológico, sejam no mínimo semelhantes às motos *flex* de hoje, e isso levaria a um número desses que é 02 e 100 PPM que é o mesmo valor que nós pusemos na L6 para os automóveis porque são bastante semelhantes. As motos grandes nós não temos estatística, por exemplo, eu não tenho 3000 BMW 100 cilindradas, 500 cilindradas, isso não tenho, a estatística dessas motos importadas é um estatística frágil, mas via de regra elas atendem os limites dos automóveis. Então isso nos levou a fazer essa proposta, quer dizer, colocar alguma coisa em torno de 020 a 100 PPM com base nesses dois grupos de veículo que nós já conhecemos e que já existem, quer dizer, eu acho que de hoje a 2016 é tempo suficiente para ir atrás de buscar as tecnologias que já existem e que já produzem esse resultado, inclusive enfatizando na moto *flex* ela é uma moto comercial de 150 cilindradas, não é uma BMW, não é uma moto caríssima. Agora, são esses os dados que nos levaram a colocar um número. Não faz sentido n[os pensarmos hoje em botar 1,5%, 2% por cento só porque acabamos de ver que as motos comuns, inclusive as que têm problema chegam perto disso, quer dizer, a fase que nós estamos discutindo agora é uma fase nova. Então essa é a razão da proposta, dá para ser em vez de 020, 1030? Dá, mas não temos tanta segurança assim que seja esse número, quer botar 150 PPM? Dá, mas multiplicar isso por cinco eu acho que é muito folgado.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Na linha do que nós estamos tratando de programa de gestão, eu queria saber do Rudolf e do Paulo qual seria o ganho sobre o ponto de vista da gestão comparável risco de ter um parâmeiro que não tenha tanta segurança porque só medida em São Paulo, em situações muito específicas. Então eu queria saber qual é, porque quando vocês pensaram primeiro a proposta não tinha esses dois parâmetros. Então quero saber, nós precisamos avaliar qual é o ganho frente ao risco porque o risco de acordo com o Lúcio é claro, evidente, não tem isso ainda tão bem colocado e apesar do dado de São Paulo é um dado. Então entender isso melhor.

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Os meus comentários são convergentes com que a Patrícia coloca. Eu tenho muita preocupação de estar apresentando novos parâmetros, com novos valores sem que isso tenha sido exaustivamente debatido, mesmo que a estatística nos dê um apontamento da tendência, eu acho que nesse caso específico é algo que, inclusive a NOVOPEA Não faz, porque nós vamos inovar nesse aspecto? Eu queria até entender isso, quando você tem uma legislação consolidada, debatida ao longo do tempo você tem mais segurança de... Ah! Esse parâmetro é um parâmetro que já foi estudado e já foi debatido e nesse caso não, e se esse Conselho acha que deve colocar novos parâmetros, eu pelo menos acho não deveríamos nominar parâmetros e nem valores e deixar a cargo de algum outro ato normativo, por exemplo, Portaria até do IBAMA definir parâmetros adicionais

quando houver um caráter internacional porque eu tenho muita dificuldade, eu teria muita dificuldade, acho que esse é o tipo do assunto que a Câmara Técnica não deve debater, esse tema deve ser debatido num Grupo de Trabalho, com especialistas, com tempo para fazer isso até chegar num acordo, pode ser 020, podes ser 030, pode ser 010, pode ser 1, aí é muito complicado nós tomarmos essa decisão aqui agora. Eu acho arriscado. Eu particularmente não gosto, gosto sim de discutir num GT exaustivamente, ter uma posição mesmo que eu acho que seja divergente, traz para a Câmara, mas com posicionamentos mais ou menos claros. Isso para mim não tem clareza, dados estatísticos talvez não seja o suficiente nesse momento para adotarmos novos parâmetros. É pelo menos a minha visão. Eu pondero com vocês e quero ouvir o Ministério do Meio Ambiente de como proceder nessa questão, inovar nesse aspecto colocando valores que nós mesmos, aliás, nós não, que a comunidade internacional não tem consenso sobre isso ou por algum motivo não quis disciplinar, eu tenho receio. Era isso.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Bem eu cria começar corrigindo uma fala do Lúcio no início da apresentação dele quando ele falou: "eu concordo com o texto base", na verdade ele não concorda, ele negociou esse texto base conosco. Então, quer dizer, aqui ele tem que defender o texto e conosco que eu digo com a CETESB e o IBAMA quando nós negociamos isso, nós realmente não tratamos de item aí exatamente porque seguindo a orientação do próprio CONAMA, que nós seguimos a regulamentação européia, não tem lá ainda esse valor definido. Eu acho que tem que ter o valor sim definido, mas eu estava pensando que se fizermos isso agora, vamos estar cometendo o mesmo erro que gerou a discussão do item passado, ou seja, determinando um valor na homologação que é diferente do valor que está lá no IM, na Inspeção, diferente porque o questionamento é que era diferente o valor da homologação e do IM é outro e aí está sendo a mesma coisa, sendo que é inverso claro, uma é menor e a outra maior, mas eu quero dizer o seguinte, será que não é o mesmo erro? Eu não sei duas uma ou nós discutimos isso melhor ou realmente não me sinto seguro para colocar um parâmetro desse novo nesse patamar. Com a informação que acabamos de aprovar um outro para Inspeção, não sei, pode até que seja 01, 0001 um dia que nós cheguemos nesse valor, mas hoje não tenho segurança nenhuma de botar esse número. Talvez se botar o 2 que nós determinamos para a Inspeção seja mais factível porque aí não vai prejudicar ninguém e é apenas uma referência que depois pode ser revista e baixado para até quando você começar a ter os valores de referência mesmo, ou seja, os valores típicos ou pode começar também em vez de determinar como limite, mas determinar que seja colhidos valores típicos desses valores para um determinado momento, período e depois nós fixamos o limite.

O SR. RUDOLF DE NORONHA (MMA) – Acho que o interessante hoje é que nós tivemos oportunidade de no mesmo dia falar das duas grandes áreas da questão da poluição atmosférica veicular, de um lado o IM e agora a

homologação dos veículos novos. Nós discutindo o IM, nós estamos tratando de mundo que existe, que está lá fora e nos cabe determinar o que imaginamos que seja o aceitável para que eles continuem rodando e agora nessa nova discussão dos veículos novos, nós já não temos essa limitação, estamos tratando de algo que vai existir a partir de 2016 e que, portanto, vai estar num programa de IM em 2018 e que certamente o CONAMA vai estar estabelecendo novos parâmetros para quando esse dia chegar, mas tudo que tem aqui dentro do texto, como o Paulo estava dizendo, foi exaustivamente, tecnicamente discutido. Então eu acho que no momento como esse de discussão trazer algo novo, por mais interessante que seja, por mais benefícios ambientais que eu espero que essa novidade traga, eu acho que tem que sentar para discutir numa outra situação, num Grupo de Trabalho ou nós fazemos negociações bilaterais e vai aumentando isso, mas acho que inserir agora uma novidade assim dentro da Câmara Técnica, eu acho que não tem muito como nós avaliarmos e eu como MMA, o Paulo como IBAMA, trazer os Conselheiros à nossa posição se é adequado ambientalmente ou não. Então eu acho que eu fico com prudência de nós esticarmos. Se for o caso de se manter a proposta, que tenhamos outro momento, outro espaço de discussão.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Veja bem, a nossa preocupação está calcada no que nós discutimos praticamente de manhã, é de ter os limites e eles sejam o parâmetro para que nós não tenhamos os problemas que estamos tendo hoje. Concordo também que essa estatística mostra uma tendência, uma possibilidade, mas tem muita coisa para ser levantada. Eu acho que mesmo que nós não fixamos os limites e não haja condição de fazê-lo agora, talvez dentro da tua linha, Paulo, quer dizer, fique aí claro que ele tenha de ser medido e da mesma forma que nós fizemos na proposta da 418 em que haverá uma definição a partir de uma estatística montada, mas que ele tenha que ser medido. Para ninguém falar, "olha não medi, não vi, não sei, não é parâmetro". Então que seja medida na homologação, que esses valores sejam fixados e aí eventualmente pode até se adotar aquilo, o valor que foi homologado numa determinação lá na frente, o importante é não deixarmos isso solto para que de alguma forma possamos trabalhar isso lá na frente. É essa, na verdade, era maior mensagem nossa, o quanto tem que dar nós realmente não sabemos, a nossa estatística indica que isso é possível.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Dentro de uma linha vocês retirariam essa proposta e colocaria tipo um Parágrafo aí com esse... Então vamos preparar um texto.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Um texto que pudesse indicar a necessidade de estudar, de avaliar e de informar.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Eu tenho uma proposta, a exemplo do que fizemos no passado com os automóveis, nós poderíamos colocar o seguinte, você informa o valor medido e a partir daí o valor esse valor que você informou aí passa a ser o valor oficial para aquele veículo, para o IM. Entende? Você vai medir o que der é.

O SR. LUCIO NOBUYUKI TIBA (ABRACICLO) – O valor de homologação? Motocicleta nova sem considerar a deteriorização no período?

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Como é que está hoje?

O SR. LUCIO NOBUYUKI TIBA (ABRACICLO) – Eu considero, acho que deve ter uma deteriorização até um determinado momento que existe um ponto que precisa fazer a manutenção. Então até esse determinado momento, se ele for... Que tem um desgaste, mas que consegue, digamos assim, ele tenha uma emissão, digamos assim, aceitável, pode ser que esse valor de marcha lenta tenha uma pequena alteração. Essa preocupação. E outra é que apesar da motocicleta de homologação ser representativa de produção existe variação para mais e para menos. Então motocicleta de homologação, sabemos que é uma motocicleta que é utilizada com componentes que tem menor, vamos pegar assim, o valor médio de cada componente que retrata o valor médio obtido na produção. Pode ser o que valor que se obtenha em função da variação de produção supera um pouquinho ou tenha um valor até melhor, essa avaliação que precisamos saber com fabricantes. Se pegar um valor médio é arriscado em função dessa variação de produção.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Teria que pensar.

O SR. ROBERTO ALVES MONTEIRO (SRHU/MMA) – A preocupação de sempre, principalmente em termos de consumidor, compra-se uma moto hoje, mas os valores que serão apresentados mesmo com manutenções periódicas há uma degradação da máquina. Então esses valores têm uma tendência a não se confirmarem, serem maiores em futuro de um, dois, três anos que é tempo de vida útil do produto. Então ao se colocar o valor de homologação que é o valor de máquina nova como um valor de inspeção e manutenção é condenar um consumidor a três anos depois estar mesmo regulado, mesmo com boa manutenção está fora do processo.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Minha proposta é na linha de, vamos dizer assim, preparar um substitutivo aí para esse... Um Parágrafo.

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Eu acho o seguinte, enquanto não houver uma referência internacional, algo substancioso que nos dê segurança para que isso seja valor de homologação, eu acho que isso devemos colocar... O máximo que eu falaria no caso para dar uma cobertura, o que poderia, não sei se não tiver, por favor, me corrijam aqui, que valores são em marcha lenta e HC em marcha lenta, poderão ser estabelecidos pelo IBAMA mediante a uma base técnica internacional. Eu acho que se houver uma referência internacional caberia você mesmo disciplinar através de uma Portaria. Você pode fazer isso. Apenas para nós nesse meio período, Roberto, não ter que rever de novo a Resolução.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Só assim, a coisa está indo, estou tentando conduzir um pouco para ver se nós... Parece que essa proposta do jeito que está, não tem muita viabilidade aqui na Câmara, tem ainda algum espaço para alguma coisa alternativa, talvez vocês possam propor. Vou passar a palavra para vocês aí nós, em princípio, aguardamos vocês proporem uma outra coisa e essa proposta vocês retiram Pode ser assim?

(Intervenções fora do microfone)

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Era a primeira proposta, ou seja, os valores têm que ser anotados, têm que ser medidos.

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Mas não são valores de homologação, são valores que você deve medir para que no futuro...

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Na homologação.

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Tudo bem, nós colocamos como dispositivo a parte.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Sim, foi a proposta que fizemos, quer dizer, meda-se para que você possa saber já que não existe nenhum referendo internacional, vamos saber qual é, homologou e aí a partir dele se faz os ajustes necessário para o IM.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Vamos fazer o seguinte, vocês preparem essa redação e nós voltamos a esse ponto logo a seguir. Vamos

avançando. Prepara aí Schettino. Mesma coisa. Então isso também fica destacado em amarelo. Vamos lá, Parágrafos 1º, 2º, 3º e 4º, por favor, isso é proposta da ANAMMA também? Vai Márcio.

(Intervenções fora do microfone)

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Então fica em amarelo também não é? É isso. Tudo isso aí fica amarelo. Vai ser substituído pelo primeiro...

(Intervenções fora do microfone)

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – É em amarelo para poder rever na linha do valor.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – É isso deixa tudo em amarelo e vem uma proposta para substituir tudo isso aí. É isso que estou propondo. Vamos avançar. ANAMMA Sudeste art. 3º.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Aí nós até pedimos ajuda porque a norma que era puxada aí antigamente ela não dizia nada. Então como falava que o ciclo é WMTC, o de acordo com a norma tal, aquela norma citada simplesmente era uma tabela que não especificava o simples e aí nós puxamos as normas que especificam esse ciclo. Então não sei se aí estão todas ou se existe a necessidade de complementar, mas essas são dentro que nós pudemos apurar as normas que exatamente traduzem o ciclo.

O SR. RUDOLF DE NORONHA (MMA) – Não tenho nem como comentar isso.

O SR. LUCIO NOBUYUKI TIBA (ABRACICLO) – Eu teria que fazer uma pesquisa, uma consulta aos universitários para poder ratificar essa informação. Eu não tenho informação nesse momento, não tenho condições realmente de afirmar se esse complemento ou se tem mais algo que possa ser acrescentado.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Eu pergunto de novo qual é a necessidade disso enquanto aplicação de norma. Eu vou aplicar a norma então eu tenho um nível de conhecimento razoável sobre o que estou fazendo e qual é a necessidade disso? Porque corremos o risco de estar

faltando informação ou de ter uma ou outra informação. Então qual é a necessidade?

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Veja bem, você determina que um veículo seja em uma velocidade maior que 130 quilômetros por hora e outro menor, como é que define isso? Como faz isso?

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Esse negócio não precisa estar numa Resolução CONAMA no meu entendimento, pode estar numa Instrução Normativa que o IBAMA defina. Existem questões complementares, eu tenho medo desse tipo de questões nessa Resolução aí, eu acho que existem questões de caráter técnico... É que nem ficar citando regra de ABNT em Resolução CONAMA, entendeu? Tem que ter um certo cuidado. Eu queria o seguinte, Márcio realmente nós estamos fazendo uma avaliação da necessidade, não que isso está errado, mas se é adequado, vamos dizer assim, adicionar isso. Eu estou tentando traduzir o sentimento que estou na Câmara.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – A preocupação foi a seguinte, existia aí o número de um norma e nós puxamos essa norma, essa norma não dizia absolutamente nada. Então existia um erro que estava puxando uma norma que não definia o que ela definia. Então nós nos preocupamos em definir bem já que houve a preocupação no texto em puxar uma norma, nós fomos buscar as normas certas e o próprio texto aí diz que o IBAMA deve fazer a Instrução Normativa nesse sentido.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Pois é aí que eu acho assim, nós remetemos então ao IBAMA uma Instrução Normativa, fazer esse...

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Não tem problema. A nossa preocupação é que a norma citada estava errada e se nós fôssemos por ela nós estávamos em cima de parâmetros errados.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Então aí deixamos o quê? O que tem que fazer é uma substitutiva aí. É mérito ou encaminhamento? Estamos justamente agora tentando acertar o encaminhamento.

O SR. DANIEL SERIQUE (ADEMASP) – Eu sugiro que essa proposta da ANAMMA Sudeste, desce só um pouquinho, por favor, como têm muitas normas dentro desse Artigo, uma cláusula operativa não convém colocar esse

121

tipo de especificidade. Eu sugiro que em vez de colocar toda essa especificidade, nós coloquemos uma cláusulas pré-ambulatória sugerindo ao IBAMA que adotasse as melhores práticas disponíveis e que adotasse ainda sugestões que foram acatadas em outras regiões como no caso da comunidade européia. Então eu acredito que seja melhor não adianta entrar numa especificidade técnica dentro tão grande de uma cláusula operativa, eu acho que é desnecessário porque a cláusula operativa acabar gerando uma revisão da norma frequentemente e dentro dessa perspectiva é mais fácil, digamos, transmitir, não é transmitir, mas é dar ao IBAMA a liberdade de adotar a melhor prática disponível. Muito obrigado.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu vou pintar de amarelo também e propor um destaque. Acho que damos destaque nisso aqui porque aí nós já... A orientação está dada, essa questão de remeter ao IBAMA fazer essa regulamentação através de uma Instrução Normativa. Isso. Ok? Então destacamos isso também e aí preparamos um substitutivo aí logo, rapidinho. Estou tentando tratar de mérito e acerta a redação depois.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Eu estava lembrando aqui, que isso está previsto nas disposições gerais da proposta que é o Art.15. O IBAMA deverá atualizar a sempre que necessário regulamentar através de Instrução Normativa com fundamentação técnica os procedimentos de ensaio e emissão de ruídos referentes ao PROMOT.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Isso nós podemos resolver fora de uma Resolução, pode publicar isso no site do IBAMA, é justamente isso, eu não preciso, eu quero assim, quanto mais... Ela tem que ser adequada essa Resolução, o mais enxuta possível, não pode sobrar e aí é um pouco essa preocupação nossa quanto mais coisa coloca mais possibilidade de errar nós temos. Então o que der para... O essencial tem que ficar, mas isso aqui no meu entendimento é que pode muito bem ser... Entenderam?

SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Nós estamos pedindo para tirar do texto original exatamente para não dar confusão como essa está dando, o número da norma que puxaram ali porque o que trouxe o problema...

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Na realidade vocês têm duas questões, querem suprimir aquela norma que teve um entendimento errado e aí partindo do pressuposto que está retirando isso até porque a possibilidade de errar também é grande, nós vamos tentar através de uma Instrução Normativa do IBAMA resolver isso aí.

122

123

SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Essa era a ideia.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Então na realidade vocês estão propondo a revogação também, é isso?

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Só retirar a referência 2006/72/EC, fica regulamentação da comunidade europeia.

SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – O que causou toda a confusão foi exatamente o nome.

O SR. WANDERLEY VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Retirando o nome você se sente contemplado, se precisar nós depois complementamos com instruções. Então vocês retiram essa proposta, é isso?

SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Para deixar bem claro, nós pegamos essa norma e essa norma não dizia nada está aí. Aí que veio a preocupação.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Aí nós revogamos isso aí e se for necessário publicar alguma coisa nós revisamos e não precisa ser uma Resolução CONAMA. Ok? Vamos em frente. Bom aí de novo Art. 5º. Aí também em destaque, vamos ver se resolver lá resolve aqui também.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Aí é só uma sugestão na hora que for resolver resolve no Artigo para não ficar repetindo.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Nós vamos fazer isso aqui logo em seguida. Nós vamos identificar os problemas porque como chegaram essas emendas, nós estamos tratando delas agora, é difícil. Vamos avançar. Aí proposta CNI. Art. 7º. Wanderley.

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Basicamente é aquela complementação que nós fizemos em relação a questão dos combustíveis, é apenas isso, é um aperfeiçoamento dos dispositivos que já estavam.

124

125

SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Vou bater de novo no Lúcio, mas é necessário, na verdade é o seguinte, essa foi a proposta que nós discutimos quando estava negociando e foi vencido, mas ele conseguiu voltar de novo como ABRACICLO, mas ele foi vencido. Ela é absolutamente desnecessária uma vez que toda essa questão de combustível está tratada nas outras Resoluções do CONAMA. Então, e as motocicletas não usam o combatível diferente dos veículos é o mesmo que está nas Resoluções da ABNT, da ANP, que já estão em vigor, publicadas no Diário Oficial. Não sei por que trazer essa mesma questão para dentro de uma nova fase parece até que na anterior não aconteceu isso, quer dizer, é totalmente desnecessário essa negócio aí. Já tinha sido discutido.

O SR. LUCIO NOBUYUKI TIBA (ABRACICLO) – Uma questão humanitária, direito de defesa. Paulo, eu concordo que está previsto no L6, existem Resoluções da ANP tanto é que eu mencionei, mas por uma questão de segurança jurídicamente falando, no PROCONVE está sendo mencionado combustível para o PROMOT que é essa Resolução, em nenhuma outra parte se menciona. É só uma questão de segurança jurídica, se houver entendimento de todos de que se não mencionar questão de combustível no PROMOT e digamos que eventualmente tiver um problema de fornecimento de combustível com 50 PPM de enxofre para o mercado consumidor geral, vamos dizer assim, ou tiver algum problema como é que ficaria? Porque para o PROCONVE ele está coberto, para o PROMOT não estamos mencionando nada. Se é o entendimento de todos que para o PROMOT também tem essa segurança de que não vai ter problema nenhum, eu retiro, não tenho problema nenhum nesse sentido.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Até porque se tiver problema para o PROMOT vai ter para o PROCONVE também. Então já está coberto lá

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Só complementar. Eu acho que têm certas coisas que quando nós fazemos, até falo, o que abunda não prejudica. Eu acho que esse é um caso, se o PROMOT não trata disso, é sério, é uma questão importante para o setor, isso não vai prejudicar, não vai mudar nada porque combustível você tem razão, é vendido para todo mundo, se não causa nenhum prejuízo deixa aí, nesse aspecto eu gostaria que deixasse. A minha vontade e até falando que eu não gostaria de retirar isso, gostaria que isso tivesse claro que para moto, para caminhão, para qualquer um, tudo depende de questão da qualidade do combustível. Então deixa. Se nunca foi citado cita pelo menos uma vez, a oportunidade é essa.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Concordo também, eu acho que tanto a colocação do Lúcio quanto do Wanderley é pertinente e o argumento do Paulo é no sentido de que está a mais na opinião dele, mas não

126

127

está a menos, não está atrapalhando e nem nada. Então eu acho que deve ficar.

O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (Envirom Mentality) – Embora não seja Conselheiro, eu gostaria de dar o apoio para que fique porque desde que o PROCONVE ia nascer a discussão do combustível foi sempre uma preocupação para tirar o nosso sono. E eu ouvi ontem que existem tentativas ou vontades aqui em Brasília de mudar o teor de álcool na gasolina, quer dizer, esse fantasma não sai da cabeça nossa cabeça. Escutei ontem num Ministério aqui, que dizer, é bom reservar aqui o direito de ter um combustível adequado para o projeto que está sendo feito, até para usa como argumento e quando alguém quiser inventar um combustível novo, pensa duas vezes e respeita o que está escrito aqui para não ficar inventando coisas que depois dão problema ambiental.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Ok. Tem o entendimento da Conselheira da CNT, conselheiro da CNI, queria ouvir Elias, depois MME...

A SRª. MARIA CEICILENE MARTINS RÊGO (MME) – Eu queria perguntar ao Paulo se houve já esse debate anteriormente, você colocou e foi... Chegaram a conclusão da discussão anterior que isso não precisaria estar ali contemplado. Então eu quero dizer que vou na sua linha viu Paulo, se vocês discutiram isso antes e já foi essa entendimento que não há necessidade disso até porque já tem o programa disciplinando, tudo que é fase, tudo que é, vamos dizer, mobilidade. Então eu concordo aí com... Não está contemplado.

O SR. ELIAS ALBERTO MORGAN (ABEMA-ES) – Eu acho que se o texto não prejudica em nada, não vejo porque não constar. Eu concordo.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Concordo com a opinião que está prevalecendo, o certo é que não vai querer número como foi colocado e não tem referência internacional que possamos nos basear para fundamentar para não deixar em aberto. E garantir pelo menos um aprimoramento no futuro.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Só para entender. É a favor ou contra a proposta da CNI?

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Sou contra não, sou a favor.

128

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Só para ficar claro para registrar aqui, MÁRCIO.

SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Sou a favor.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Então parece que é hegemônica a posição da proposta da CNI. Algum problema? Ok. Então aprovada a proposta da CNI. Vamos avançar? Proposta ANAMMA Sudeste. Márcio, por favor.

O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (Envirom Mentality) – A proposta aí se refere ao seguinte, a emissão evaporativa, o texto de emissão evaporativa é um teste que focaliza o aquecimento do veículo pelo próprio funcionamento numa fase e o aquecimento do tanque de combustível em outra fase por insolação, por disposição ao sol. No automóvel isso é feito normalmente com aquecimento do tanque. Na motocicleta dispensaram isso porque tem alguma dificuldade para aquecer. Nós entendemos que existem alguns procedimento, por exemplo, a Fiat desenvolveu para tanque de combustível irregular que erradia com lâmpada infravermelha e aquece do mesmo jeito e não depende mais de ajuste de equipamento, erradia. Então nós não queremos definir aqui que seja assim, mas achamos que a motocicleta por ter o tanque de combustível alto e exposto ao sol, ela deve merecer uma atenção no sentido de aprimorar esse método, para não segurar o desenvolvimento da Resolução nós estamos sugerindo que se estude isso e se defina melhor.

O SR. LUCIO NOBUYUKI TIBA (ABRACICLO) – Essa questão eu acho que é questão de evaporativo realmente é um ponto importante que a ABRACICLO concorda que tem que ser estabelecido, mas no momento ainda não há um procedimento a nível mundial e é padronizado para ser realizado esse teste. Então o que nós estamos aguardando é realmente uma referência mundial para, a partir do momento que se defina um procedimento, nós possamos estar adotando também algo que seja feito no consenso com o que vai ser aplicado a nível mundial.

desnecessários até porque é fácil o IBAMA, o IBAMA... E o IBAMA não da... *(Risos!)*.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Esclarecidos? ANAMMA, o IBAMA não tem acordo com essa proposta, vocês continuam Achando que... Ok? Vocês acham que precisa votar ou vocês retiram?

SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Acho interessante de alguma forma mesmo que no Art. 15 diz que o IBAMA vai fazer uma série de coisas, se ele pode fazer, mas *(Risos!)*.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – A questão que o IBAMA não pode resolver todas as questões, acho que tem que haver um plano de trabalho.

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Exatamente isso, se é verdade como o Lúcio falou aqui, que o mundo inteiro não conseguiu definir isso porque não é fácil de ser feito, é um pouco complicado colocar nas costas do IBAMA.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu acho que é uma questão meio complicada, eu não gosto de falar muito nisso não. Nós colocarmos isso numa Resolução do CONAMA cria um grau de responsabilidade e obrigação que nós não sabemos até que ponto nós temos condição técnica de responder e qual o tempo também. Então me parece que não seria adequado da melhor forma, já está no Art. 15 essas questões, se for uma necessidade, temos que juntar esforços com a indústria com diferentes setores para criar esse procedimento técnico, mas não parece, não sinto muito confortável de tomar essa decisão e colocar na Resolução CONAMA, existe um espaço se houver essa priorização vamos discutir uma estratégia para isso, a própria CAP pode ajudar nesse processo.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – O que precisa saber é que eu não sabia que o Tribunal de Contas da União ele não só avalia preços, ele avalia o desempenho administrativo do órgão. Então se você coloca uma coisa dessa e o IBAMA não faz, os responsáveis são judicialmente cobrados, é um desfazer administrativo. Funcionário público não é brincadeira não, além de ganhar pouco tem o TCU na cabeça.

O SR. RUDOLF DE NORONHA (MMA) – também acho que... Não vejo muito bem localizado aí esse tipo de comando dentro da Resolução, quer dizer, ou

vem um comando de deverá fazer em tanto tempo, com tal objetivo, com resultado, e não é isso é uma ingerência dentro da atribuições de uma autarquia federal de algo, de um comando um pouco vago, acho que isso é algo que podemos discutir na Comissão de Acompanhamento do PROVONVE, nós podemos discutir com a indústria se ela patrocina esse tipo de estudo conosco, se a Petrobrás tem interesse em participar, mas quanto comando normativo aqui dentro, eu achei fora de lugar.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu gostaria de ouvir os Conselheiros, claro que ANAMMA defende.

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Eu sou a favor de não acatar essa proposta da ANAMMA.

O SR. ELIAS ALBERTO MORGAN (ABEMA-ES) – Vou me abster.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Não acatar CNT.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Também me abster.

A SRª. CRISTINA (MMA) – Eu também retiro. Eu acho que essa Resolução quanto mais enxuta deixar ela tem mais sucesso de ser implantada e sou desacordo, que nós nesse Artigo aqui que já falou nele, nós temos todas as condições ao longo de tempo, com os avanços, isso é um início, nós temos aqui a condição de fazer um aprimoramento dentro desses critérios novos que foi colocando pela Resolução. Por isso eu estou desde o início aqui me posicionando que seja realmente tirado os excessos, as coisas que de comando e como a Patrícia mesmo colocou, nós temos essa fiscalização constante e vocês podem saber que em programas, nós estamos tendo essa avaliação do TCU. Então temos que ter mais esses cuidados de não botar coisas que nós depois não possamos vir cumprir. Entendo que essa Resolução, quer dizer, sendo aprimorada dentro de um processo. Então vamos, dá tempo para isso chegar lá. Vamos começar já do fim para o meio. Então vamos deixar iniciar chegar ao meio para chegar lá no fim.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Bom eu acho que rejeitada a proposta da ANAMMA. Vamos avançar. ANAMMA alínea B, uma nova redação, por favor. Márcio.

SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Aí na verdade, nós estamos propondo valores diferentes, aliás, bem diferentes do proposto na norma, indo muito em paralelo ao que nós temos para o automóvel. Então é basicamente a mesma coisa, só que com uma quilometragem que achamos que realmente faz sentido e não a outra que achamos que é muito pequena.

O SR. LUCIO NOBUYUKI TIBA (ABRACICLO) – Nós da ABRACICLO definimos os valores de 18.000 e 30.000 novamente baseados na regulamentação européia, de comum acordo que isso dentro dos associados e também com o IBAMA que seguia o que a comunidade européia está como regra. E outra informação, as motocicleta, as de pequenas cilindradas fazem... Pelo menos os fabricantes recomendam revisão a cada 3000 quilômetros. Então a periodicidade para se fazer uma manutenção também é diferente do veículo de 4 rodas, um automóvel.Então existem particularidades de veículo para veículo e daí a necessidade ou particularidade de ter essa quilometragem para fazer a durabilidade. Então eu acho que existe diferença de produtos, logicamente têm vários usos, motocicletas têm usos comerciais assim como automóvel, mas também tem o uso do dia-a-dia, das pessoas normais que usam para se locomover para ir ao trabalho e retornar. Então eu acho que em cima da média, digamos assim, é o que ABRACICLO considera e mesmo a comunidade considera real para se aplicar como uma distância a ser percorrida para durabilidade.

SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Só complementar. Fazendo uma analogia, no PROVONVE se estabelece aí esses 80.000 quilômetros vieram do equivalente a cinco anos de uso, fazendo uma analogia e aí nós colocaríamos um novo número, não os 80.000 quilômetros, mas dentro da nossa estatística que nós levantamos da quilometragem rodada pelas motos, daria 50.000 quilômetros e estamos falando da mesma coisa cinco anos para um carro e cinco anos para uma moto, ou seja, a mesma analogia e aí tudo bem, entram essas questões que o Lúcio colocou que existe um diferença de utilização e entrando essa diferença em vez de 80.000 estamos colocando 50.000.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Mantenho o valor que foi negociado até por entender que é um ensaio difícil e longo de ser feito e pode acarretar vários problemas de produção, ou precisa definir isso ante. Tem também a questão daqueles valores que são fixos, deve determinar o valor real para cada veículo. Na Europa estão também adotando uma quilometragem menor e simulando o resto através de modelos matemáticos. Então nós achamos por bem que esse é o número bom para começar no Brasil uma coisa. Vale salientar, nós estamos começando aqui a determinar fator de utilização para moto, veículo tem uma certa experiência. Então nós tentamos trazer essa experiência, moto

realmente é diferente do veículo e sendo que foi o valor que negociamos com o setor, eu mantenho o valor da proposta de teste base que foi aprovado.

O SR. RUDOLF DE NORONHA (MMA) – A curva de sucateamento desse tipo de veículo é completamente diferente, quer dizer, o tempo útil de relação a veículos leves é bem melhor. Eu também não podia ser diferente do Paulo. Eu recomendaria que mantivesse o texto original negociado.

O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (Envirom Mentality) – Eu queria colocar algumas constatações. Na estatística que nós tivemos em São Paulo, isso são 170.000 motocicletas, o que apreendemos é que essas diferenças de fato existem, mas não são tão diferentes assim, quer dizer, o sucateamento, a durabilidade, o uso, a demanda pelo uso da moto, nos trouxe uma estatística que começa com 12.000 quilômetros no primeiro ano, dez no segundo e nove no terceiro e assim por diante, se fizermos, como o Márcio falou, analogia de cinco anos que é o... O do automóvel é cinco, 80.000 quilômetros, o caminhão é cinco anos ou 16.000 quilômetros, modernamente na Europa isso está elevando para 500.000 quilômetros nos caminhões de alta tonelagem, se trouxer esse conceito de cinco anos para motos, somando as primeiras quilometragens, dá 50.000. Tínhamos proposto 80 porque as *flex* estão chegando a um ano aos 50.000 quilômetros, tem uma amostragem boa de motos com até 100.000 com coeficiente de deterioração bastante razoável. Então propomos que fosse padronizado assim, mantendo o conceito, cinco anos responde a todos esses questionamentos que foram levantados, 18.000 quilômetros não é significativo de uso de nada, isso é só um ano e meio de uso, no máximo dois anos, não é uma garantia significativa.

O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Nós só temos que elogiar todo o trabalho que a prefeitura de São Paulo faz, é uma pena que outras capitais não sigam o exemplo de vocês com exceção do Rio, mas eu acho que o Brasil inteiro deveria seguir esse exemplo, nós temos muito mais dados para refletir realidades distintas nesse País. Eu acho o seguinte, bom, referências internacionais são referências internacionais, elas obviamente tem a base técnica de discussão longa e gostemos ou não elas servem de parâmetro para construir um raciocínio. Eu fico representando um fabricante, pensando na situação dele. No Brasil, por exemplo, onde regiões rurais, onde a exigência seria maior para manutenção desses veículos ou desgaste muito maior e regiões onde outros fatores como temperatura, umidade também possam influenciar, questão de salinidade, de zonas costeiras e por aí vai. Eu acho que no momento como esse é uma questão dos novos parâmetros que foram colocados lá para marcha lenta, arbitrar valores diferentes seria o risco que o fabricante não gostaria de assumir porque a realidade pode no Brasil como um todo, não na cidade de São Paulo, dizer alguma coisa diferente do que nós estaríamos esperando, os 50.000 como vocês estão propondo aqui. Então a prudência eu acho que nesse momento é manter a normativa internacional

porque os dados de São Paulo eu acho que não refletem o País como um todo. Então acho eu que deveríamos manter o texto base por ter mais condições técnicas hoje e segurança para as empresas de estarem fornecendo porque, vejam bem, é a garantia que ele tem que dar para quem está consumindo, se aumenta demais a quilometragem e se verifica na prática não está sendo atendido, quem vai ser acionado? E a insegurança jurídica vai toda para o fabricante, e é o que nós não queremos e nem vocês gostariam que isso acontecesse. Acho prudente mantermos a proposta original que foi discutida e negociada e com base nada mais nada menos que uma normativa européia, aliás uma diretiva européia. A minha posição então é manter o texto base.

O SR. ELIAS ALBERTO MORGAN (ABEMA-ES) – Eu concordo na manutenção do texto base.

A SRª. CRISTINA (MMA) – Concordo a manutenção do texto base.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Sou favorável que se coloque, reduza para 50.000 quilômetros.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Texto base

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Então, rejeitada a proposta da ANAMMA.

O SR. DANIEL SERIQUE (ADEMA-SP) – Eu só gostaria de fazer uma consideração que tanto no Inciso B como no Inciso C, a velocidade máxima tem que ser igual ou maior a 160 Km/h, só uma pequena observação.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – É característica do veículo e não que esteja a essa velocidade.

O SR. DANIEL SERIQUE (ADEMA-SP) – É distância por tempo.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Quilômetros por hora. 130 quilômetros só a distância. Aí a mesma questão se aplica ao Inciso C. Tem alguma diferença que a ANAMMA gostaria de... Seria 80.000 quilômetros ou 50.000 quilômetros? Então fica prejudicada essa proposta. Cai junto. Ok. Vamos em frente. Agora tem um novo parágrafo no artigo 9º proposto pela CNI. CNI, por favor.

O SR. LUCIO NOBUYUKI TIBA (ABRACICLO) – Essa é aquela proposta inicial sobre a questão da durabilidade de se efetuar o teste de rodagem e não aplicar o coeficiente fixo. A questão da durabilidade de se rodar os 18.000 ou 30.000 está condicionado ao volume de vendas anuais. A partir do momento que se vende acima de 10.0000 unidades por ano, há necessidade de fazer obrigatoriamente a rodagem dos 18.000 e dos 30.000 e não utilizar o coeficiente fixo para questão de homologação. Como eu comentei, muitas vezes as empresas planejam a venda do produto, de repente não atinge 10.000 unidades no ano e eventualmente se houver sucesso nas vendas pode ser que ele passe a comercializar mais de 10.000 unidades no ano e teria que fazer realmente a rodagem real do veículo. Então para se resguardar desse prazo necessário para se fazer a rodagem sem que a empresa tivesse previsto o sucesso do modelo, dar esse prazo a partir do momento em que ele constatar que ele vai precisar fazer a rodagem a partir do momento que ele revalidar a ICM, 365 dias para ele efetuar esse levantamento do coeficiente real.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Paulo Macedo explica para nós.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Na verdade esse critério já aplica aos automóveis e é tudo isso mesmo que o Lúcio falou. Foi um esquecimento nosso de não ter colocado nesse Artigo. Existe dependendo da produção você pode aplicar um fator de deterioração fixo e acima de 10.000 unidades tem que determinar o fator de deteriorização para aquele veículo. Então pode ocorrer isso que o Lúcio falou. Então dá dar o prazo de mais um ano que é para rodar esses quilômetros ele leva um tempo também. Então, na verdade, eu acho que esse foi um esquecimento nosso não trazer a experiência do automóvel para cá.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Todos estão contentes, acho que entenderam. Alguém é contrário a proposta da CNI? Então aprovada.

O SR. LUCIO NOBUYUKI TIBA (ABRACICLO) – A contagem pelo menos para nós fabricantes, a contagem é feita de janeiro a dezembro. Então se nós temos um plano de vendas, digamos de fevereiro a dezembro, de 8.000 unidades, mas eventualmente tem um sucesso de vendas, nós vamos incrementar o volume de produção para atender a demanda. Então eventualmente se não for 8.000, mas passar a ser 12.000 até dezembro e nós temos que revalidar a LCM que é a Licença de Configuração e Motor que o IBAMA faz a revalidação da licença para todos os modelos que são comercializados anualmente, a partir desse momento que nós... A LCM é revalidada, a validação é a partir de janeiro a dezembro. Então a licença é

válida até dezembro. Então a partir do momento que venceu a licença, a partir de janeiro nós temos que... Seria o prazo. A partir de janeiro do ano seguinte de se fazer todo essa rodagem. Por isso que nós colocamos a LCM como referência. Sim, o ano corrente que ele comercializou aquela quantidade de 8.000 inicialmente, mas que passou a ser 12.000. Então esse ano ele não teria necessidade, ele teria 365 dia do ano contado a partir do ano seguinte.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Mas isso fica efetivo a partir de primeiro de janeiro do ano subseqüente. Eu acho que fica mais claro.

O SR. LUCIO NOBUYUKI TIBA (ABRACICLO) – É que esse texto nós retiramos do PROCONVE da forma que estava escrito. Da forma que está, nós não inventamos. Só copiamos e colamos o texto na forma que estava o original.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Está sendo bem aplicado? Não estou muito contente, mas vamos lá. Aprovado o texto. Proposta ANAMMA, novo artigo. MÁRCIO.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Nós estamos propondo fazer a verificação, medir os aldeídos para depois se estabelecer um limite lá na frente. Que aldeído hoje tem sido um problema, ninguém vem pesquisando e isso é algo que nos preocupa. Então não estamos estabelecendo limites e não estamos estabelecendo nada. Estamos estabelecendo que tem que ser medido, até para se ver o que realmente acontece com a questão do aldeído.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Nós não colocamos os aldeídos nessa proposta porque na verdade nós estamos fazendo esse trabalho, então já estamos fazendo levantamento exatamente para ter um valor típico para ver se a metodologia aplicada nos automóveis também se aplica para moto, então quer dizer por isso que não colocamos porque na verdade e nós já estamos fazendo esse trabalho, aí no art. 15igo quinze você jogaria usando o artigo 15 jogaria isso no institucional ativa assim que estivesse uma conclusão, por isso não colocamos, mas a emissão de aldeído está contemplada.

O SR. MÁRCIO RODRIGUES ALVES SCHETTINO (ANAMMA/SUDESTE) – Mas deixar aí como a ser medida no processo de homologação, da mesma forma que o CO e HC. Nós colocamos junto com outro que vai montar o HC o CO a ser medida também.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – É porque na verdade você não sabe ainda exatamente como é que vai medir, é uma das coisas que também estamos estudando, se o método se aplica as motos, por isso que não colocou ainda que vai medir ou não, mas nós estamos o eu estou dizendo é que estamos fazendo esse trabalho lá a Honda já está levantando, a Yamaha já está levantando, estamos fazendo isso querem colocar coloca, agora se colocar tira essas datas Gabriel você sabe disso tira essas datas. Não adianta dar prazo você sabe que não funciona.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Queria só fazer a seguinte observação, primeiro, eu acho que tem uma questão aí geral que nós estamos discutindo e vamos ver se aplica esse caso que é de tentar naquela emenda que estamos preparando vários, novos elementos aí que têm que fazer a medição incluindo essa questão de aldeído então essa seria... Bom, estou querendo pegar o geral e ver se tem algum aspecto específico da questão que precisa de maior detalhamento em decorrência não pode ser tratado só naquela outra solução para tentarmos ver como encaminha isso aí. Gabriel nessa direção.

O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EMVIRON MENTALITY) – Eu acho tem várias coisas, medir o aldeído levantar valor típico é o trabalho que mede, ver se o método serve, explica quais são as dificuldades enfim é tudo isso, tudo isso junto. Se o IBAMA já está fazendo e não quer constar boa notícia que está fazendo, agora seria interessante consolidar que é para ser feito, a questão do prazo de levantamento de valor típico é um coisa que não pega tão pesada porque é um trabalho de fazer uma medição e fazer o relatório. O que eu acho que recaem na discussão que nós fizemos é a parte que fala o IBAMA deverá coordenar os estudos e tal, isso vai para o artigo 15 lá e não precisa estar aí mais. Mas até onde chega na data do 31/12/20011 2011 seria razoável que ficasse assim ou se essa data ela é ruim estabelecer uma outra mas ter uma definição do que é para fazer.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Então vocês já retiraram aquela parte final aí? O IBAMA deve estar isso aí porque vai ser contemplado naquela e mantém essa discussão dos fabricantes onde devem apresentar os valores típicos.

O SR. LUCIO NOBUYUKI TIBA (ABRACICLO) – Conforme colocado pelo Paulo Macedo existe já um trabalho e eu acho que a preocupação existe também das montadoras nesse sentido, então só uma questão de tempo não dá para nós definirmos um prazo ainda porque mesmo porque a metodologia não está muito clara, então temos que afinar ainda essa necessidade e só o tempo aí uns poucochinhos mais de paciência que o tempo aí ainda são vários trabalhos a serem feitos e temos ciência e sabemos da necessidade.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Algum esclarecimento adicional? Queria passar para o Paulo e Rudolf depois.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – E eu também acredito que para fazer esse levantamento não precisa que todo o fabricante medisse todas as suas motos, então por isso que elegemos esse trabalho junto com os dois maiores para poder ter essa ideia, então se obrigar a todos a fazer de repente não é producente para o que queramos fazer na verdade.

O SR. RUDOLF DE NORONHA (MMA) – Sou contra o artigo eu compreendo essa ansiedade que colocamos nas normas de uma série de providências importantes, interessantes, úteis, necessárias, mas eu acho que não é o local estamos fazendo uma nova fase do PROMOT à fase M4.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Queria ouvir então começamos pela direita Dr. Francisco, o senhor apóia.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Estamos retirando.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Retirar, ANAMMA retirou. Vamos avançar? Próximo. Proposta ANAMMA art. 11 uma nova redação, por favor. MÁRCIO.

O SR. MÁRCIO R. ALVES SCHETTINO (ANAMMA) – Estamos retirando.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – É isso? Algum problema? Roberto.

O SR. ROBERTO ALVES MONTEIRO – Só que o texto a expressão colocada foi bem reconhecida pelo IBAMA, novas revoluções principalmente isso significa uma certificação que a expressão que temos adotado é aceito (...) o aceito pelos órgãos ambientais, laboratórios aceito nenhum laboratório da extensiva, reconhecimento...

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Tem um procedimento todo, vocês aceitam o aceito? Aceitos pelo IBAMA. Obrigado Dr. Roberto. Pode ser assim? Então esta aprovada a proposta da ANAMMA com essa ou aceitos pelo

IBAMA. São 11 laboratórios, vamos nessa. Então nós temos duas emendas, eu tenho uma boa notícia, deixa eu dar a boa notícia o IBAMA retirou o último ponto de pauta, então esse será o último ponto de pauta, se nós fizermos agora o nosso tema de casa nós estaremos acabaremos hoje a reunião, podemos continuar amanhã para nossos amigos da CETESB que chegarem. Então 10 minutos de intervalo para fazer essas duas emendas aí essas duas redações.

(Pausa)

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – MÁRCIO. Pode explicar para nós então aí? As emendas que ficaram rodas são da ANAMMA não é?

O SR. MÁRCIO R. ALVES SCHETTINO (ANAMMA) – Na verdade em consenso aqui nós fizemos um parágrafo aonde nós colocávamos os valores de CO e HC tipo estipulávamos uns valores, nós trocamos por um parágrafo único onde valores de CO e HC em macha lenta serão os valores declarados pelo fabricante, ou seja o fabricante que vai estabelecer esses valores com base nos valores certificados, então ele precisa medir durante a homologação os valores de CO e HC e com base nesses valores ele vai estabelecer e publicar isso comunicar isso no manual do veículo para que seja usado como base nos programas de IM.

O SR. ROBERTO ALVES MONTEIRO – Está repetindo três vezes o mesmo texto, isso acaba ficando (...). Tira os três e faz um artigo? *(fala fora do microfone).*

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Fica onde esse artigo agora?

O SR. NÃO IDENTIFICADO – Fica abaixo do último.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Tem que fica abaixo do último, isso. Art. X novo artigo, tira o parágrafo. Os valores de CO e HC em marcha lenta serão os valores declarados pelo fabricante com base nos valores comprovado nos ensaios de certificação e deverão ser divulgados através do manual do proprietário do veículo, bem como a rede de serviços autorizados através do manual de serviços, juntamente com a velocidade angular do motor em marcha lenta expressa em rotações por minuto.

O SR. ROBERTO ALVES MONTEIRO – Só tenho dúvida se faz os valores de CO e HC referidos para os modelos relativos aos modelos citados nos artigo tais e tais, só fazer umas provas agora não está muito claro não.

O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EMVIRON MENTALITY) – Ou todos os veículos abrangidos nessa resolução.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Vamos lá então, para todos os veículos, todos os veículos abrangidos nesta resolução devem ter os valores de CO e HC em marcha devem ter. Como é que é, espera aí gente, vamos lá, tem problema, todos os veículos abrangidos nesta resolução devem ter os valores de CO e HC em marcha lenta... Todos os veículos abrangidos nesta resolução devem ter os valores de CO, HC e velocidade angular do motor em marcha lenta, declarados pelo fabricante ou importador com base nos valores comprovados no ensaio de certificação que deverão ser divulgados através do manual de proprietários do veículo, bem como a rede serviços autorizado através de manual serviço é isso aí? Porque o 4CO2 ficou informar ali, o que quer dizer esse informar que eu não entendi?

O SR. NÃO IDENTIFICADO – É porque não é limitado.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Não é limitado só informar? OK? Então alguma observação em relação ao novo artigo? Ok, aprovado esse novo artigo e aprovada a redação aí é só isso? Tem mais alguma coisa? Só isso. Bom gente então essa aqui também está concluída espero que, eu queria, então encerrado esse ponto de pauta. Agora por favor, regular o nível de ansiedade do final de reunião. Processo então essa (...) também aprovado, nós vamos ter que fazer uma festa do PROCONVE na próxima reunião do CONAMA, e 3.5 retirado de pauta por solicitação do IBAMA, e agora assuntos gerais eu queria primeiro eu tenho um informe sobre a próxima reunião da Câmara Técnica, mas queria passar primeiro para o MÁRCIO.

O SR. MÁRCIO R. ALVES SCHETTINO (ANAMMA) – Eu queria aproveitar aqui a reunião da Câmara Técnica mais um eu diria mais um fruto dessas reuniões, a prefeitura de São Paulo aprovou e publicou no decreto o PC PV dela, isso *(Palmas!)* antes do tempo previsto, porque no caso da prefeitura de São Paulo havia um artigo que dava dois anos para nos ajustássemos uma vez que o programa estava em andamento, nós tínhamos até o final do ano e nós entregamos na frente de muita gente que deve entregar agora em junho, então está aí está publicado no Diário Oficial e isso pode ser pego pela Internet.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu queria parabenizar a prefeitura de São Paulo por esse grande avanço aí quer dizer esse PC PV pode servir de referência para outros Estados até que estão trabalhando, então muito importante essa comunicação.

O SR. MÁRCIO R. ALVES SCHETTINO (ANAMMA) – O importante do PC PV é que o IM é uma das várias ações que colocamos, o grande enfoque na verdade está na área de transportes, transporte público, restrição de tráfego uma série de coisas o IM é uma das ações, e também tem o enfoque nós juntamos as duas coisas a 418 e a lei municipal de mudança do clima da 4933, que trata da emissão de gases de efeito estufa, nós colocamos um item no PCPV que é de eficiência energética, quer dizer também entrando por um ponto em que o PC PV não trata, mas juntamos as duas coisas.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Parabéns aí a prefeitura de São Paulo, Rudolf.

O SR. RUDOLF DE NORONHA (MMA) – Queria dar os parabéns também na qualidade de coordenador da CAP a prefeitura de São Paulo, nós temos trabalhado intensamente com a ABEMA e o pessoal de São Paulo tem sempre se colocado a disposição para mostrar para os Estados o trabalho que eles fizeram foi muito interessante não é MÁRCIO? a conjugação da Secretaria do Ambiente com a Secretaria de Transporte, então é uma união que assim realmente maximiza os resultados de um trabalho que sempre dizemos que o PC PV não é exclusivamente algo voltado para inspeção veicular, mas é para uma solução abrangente da questão da poluição, nós vamos ter reunião da CAP semana que vem alguns de vocês aqui são membros já foram comunicados o João está mandando a pauta amanhã, acho que é quarta João? A reunião? É quarta feira não é dia 57 e nós vamos estar fechando o relatório anual o relatório do ano de 2010 que temos que entregar a essa Câmara Técnica até 30 de junho, então tem data já da próxima reunião da Câmara Técnica? E vocês vão ter também a disposição o relatório anual da CAP que foi muito voltado para a questão da implantação de fase P7 do PROCONVE da nova fase que começa ano que vem e que nós estamos cercando aí de todas as garantias de que vai ser executado com êxito. Então esperamos que na próxima reunião já tenham o relatório de acompanhamento do PROCONVE feito pela CAP.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Obrigado Rudolf. Alguém gostaria de dar algum informe? Eu tenho depois um aspecto da próxima reunião da câmara e eu queria acertar com todos.

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – O informe é sobre o GT que está sobre a coordenação da IBAMA para avaliar aquela outra proposta, a última que ficou com relação as responsabilidades lá dos itens de tecnologia do PROCONVE. então só para avisar que a reunião será convocada para o dia 12 de junho preliminarmente que nós gostaríamos que as entidades que se propuseram a participar meio alias 12 de maio, que as entidades que se propuseram a participar mandasse as suas sugestões para o nosso relator que é o Wanderley para que ele consolide para que na reunião ele já leve, o relator foi decidido na reunião passada, está lá no resultado da reunião que só aprovou no início aqui, CNI não é o senhor? Pega aí o resultado da reunião passada. CNI.

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – CNI é relatora, a CNI vai indicar o relator eu não serei relator. É relatora, mas não será...

O SR. PAULO MACEDO (IBAMA) – Mas é CNI.

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – Tudo bem vou conversar vai ser o ANFAVEA eu vou dizer que vai ser o ANFAVEA que vai ser o relator.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – É isso Paulo. Então assim acho que é importante esse grupo de trabalhando andar, nós temos aí o outro grupo de trabalho que foi criado hoje de dragagem que realmente foi um momento histórico nessa Câmara Técnica, depois de 2 anos e meio de discussão quem tem acompanhado entende como é que foi esse processo, a gente a próxima reunião nós tínhamos um indicativo a próxima reunião aquela que vamos dizer será seria dedicada exclusivamente ao grupo de trabalho de fontes fixas, nós estamos com o problema que ela ficou meio em cima da reunião da plenária, 25 e 26 e aí o pessoal aqui do CONAMA da diretoria pediu para avaliarmos essa possibilidade de passar ela um pouco para frente, por causa que geralmente a semana anterior é muito atribulado tem, eu estou propondo o seguinte na minha proposta que levemos essa reunião até porque tem feriado também não queria também botar na semana de meio ambiente que é 25 de junho, 15 e 16 de junho numa quarta e quinta-feira pode ser? Não vai ser terça.

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – Vou estar de férias. Uma pergunta essa reunião que vai acontecer é uma reuniões especifica para debater um tema, em que prejudicaria fazer isso antes da plenária? Porque não só para discutir outros temas é apenas...

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – O problema é infra-estrutura que realmente o pessoal fica sobrecarregado na véspera porque tem uma série de reuniões de apoio a plenária, que acabam sendo demandadas e aí foi uma

falha nossa até no sentido de tentar evitar sempre há uma recomendação só em caráter muito excepcional fazer uma reunião na semana anterior a plenária, isso tem sido um procedimento eu.

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – Eu pediria então que fosse depois do feriado de Corpus Christi.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Quando é que é o...

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – Ultima semana.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Na última semana, de junho? Mas essa é 29 e 30 de junho?

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – Qualquer data.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Objetivamente não faz diferença em relação à próxima plenária, porque a próxima plenária vai ser só em setembro é isso ou fina de agosto? Porque estou cuidando dos tempos se tiver que passar por Câmara Jurídica aquelas coisas. Não esta marcada, aí nós não temos como nós estamos tirando o indicativo aqui.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Porque não pegar ali maio? Nós não colocamos para o dia 12, dia 13 ou dia 11 e dia 12.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Sexta-feira, é muito complicado.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Poderia ser 11 e 12 até porque na primeira semana de junho todos nós, nos Estados, estamos envolvidos isso vai ser na semana do Meio Ambiente.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu tenho assim, esse negócio esparou tanto tempo eu acho que fazer uma reunião corrida não vejo porque, quer dizer qual é o cenário de levamos isso aí? É levar para reunião de setembro, de agosto ou setembro, quando é a próxima plenária do CONAMA? 131 de agosto, então fazemos essa reunião uma reunião para apresentar a vamos começar o processo de deliberação também, não vai ser só a apresentação.

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – eu não sei, acho que vamos tomar o tempo todo para apresentação a ideia era essa.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – O que eu acho que não podemos fazer só uma previsão eu queria considerar com vocês de só apresentar, nós vamos fazer uma reunião que vai ser dedicada até porque existe esse entendimento que é muita matéria, mas vamos ter que deliberar é uma reunião normal de Câmara Técnica vai até existe a possibilidade de começar o processo de deliberação.

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – É que o tema é realmente muito complexo, não é brincadeira não vocês vão, vocês vão ver o tamanho do buraco.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Eu queria também saber qual a previsão da primeira reunião do GT sobre dragagem?

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Isso não mistura aqui agora, isso aí é o coordenador agora vai ser convocada a reunião, primeiro eu já expliquei hoje como é a procedimento a Secretaria Executiva aqui do CONAMA ela vai mandar para todos os Conselheiros vai publicar que foi criado esse GT e pede em prazo de dez dias úteis se encaminhe representantes, aí essas pessoas serão convidadas para a reunião que o coordenador irá chamar e quem define a data é o coordenador. Ok? Aí qualquer questão em relação ao GT entrar em contato aí com a coordenação. Então gente vamos só ver.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Vamos fazer em maio essa reunião, agora se vai era 18 e 19 a 4ª. Existe algum problema de ela ser, por exemplo, 17 e 18?

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Não dá porque é justamente a semana anterior, aí a possibilidade de haver uma reunião seria 10, 11, 12, e 13. Seria nesses dias.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Pode ser 11, 12, e 13.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu não acho viável esse processo não tem condição de fazer, já aprovamos três resoluções hoje ou

estou olhando nós temos que dar uma dinâmica aqui para a reunião, agora nós temos que alimentar a plenário do CONAMA, já levamos 3 resoluções hoje aqui para a plenária do CONAMA então não há porque também ter essa correria.

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – Concordo. Nada contra isso presidente a questão é o seguinte é que a.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu só estou dizendo o seguinte, é que eu tenho uma preocupação que me a primeira, nós temos que alimentar a plenária do CONAMA de resoluções isso é um compromisso nosso aqui também. Você coordena o GT então é importante. Vamos ver aqui quando é que pode ser? 29 e 30?

O SR. ROBERTO ALVES MONTEIRO – Só tem um detalhe, tem que tomar cuidado se você está pensando em fechar alguma coisa nesse processo de fontes fixas para alimentar a reunião de agosto.

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – Não é, é mais ou menos a de áreas contaminadas somada com essas de padrões de lançamentos juntas tamanho é a complexidade dela, vocês vão ver o tamanho do abacaxi.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Vamos deixar a indicativa então de 28, 29 e 30 quarta e quinta feira. Nós não podemos fazer uma reunião a cada quinze dias da Câmara Técnica não dá. Vamos deixar então 29 e 30, até porque segunda feira temos evitado, pode ser 28 e 29 nós temos evitado 29 e 30.

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – Desculpe presidente, eu existo que participei de toda a elaboração e toda a discussão e, eu queria acompanhar isso.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – A única dúvida que eu tinha era se bom eu tinha vontade de fazer 3 dias até, vamos fazer uma reunião de três dias então, porque eu queria entrar em processo deliberativo nessa reunião. 28, 29 e 30 vamos trabalhar com esse cenário de uma reunião eu queria só dar Wanderlei nós vamos preparar bem essa reunião vamos começar esse processo aqui de preparação dessa reunião, porque temos vai que vamos demorar um pouquinho mais fazer uma reunião talvez um pouco maior.

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – Inclusive apesar da apresentação eu aconselho os seus Conselheiros a lerem de fato a resolução e ler todas as justificativas técnicas anexas, com antecedência para deliberar não é simples, porque justamente para poder entender vai ser tudo explicado então muitas dúvida vão ser retiradas, se a pessoas conseguiram ler a proposta de resolução e principalmente as justificativas técnicas dos padrões, dos prazos requeridos quando chegarmos vamos ter realmente condições de deliberar. Está pronta.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Wanderlei vamos só fazer uma reunião já preparatória aí nos próximos dias, pedir para o Rudolf aqui organizar para junto com o IBAMA e aí você coordenou montarmos já essa dinâmica da começar prevê como é que vai ser essa dinâmica da reunião, até porque se precisarem alimentar os Conselheiros aqui com algumas informações sobre a dinâmica antes a nós avisamos.

O SR. WANDERLEI COELHO BAPTISTA (CNI) – Todas as informações já se encontram a questão agora é de organizar isso para que as pessoas possam em vez de entrar em tal reunião para puxar o arquivo, é só organizar isso.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu também eu quero ver como é que fica daqui a pouco podemos fazer um quite sobrevivência em fontes fixas e mandar para todo mundo. Gente queria agradecer a todos tivemos uma reunião uma alta produção acho que muito também fruto do esforço aqui dos nossos colegas do IBAMA, do Rudolf que prepararam bem essa temática, os nossos colegas da Prefeitura de São Paulo que trouxeram todo esse acúmulo da base de didática que nos deu uma referência muito importante na discussão de 418. E então nós devemos ainda nos encontrar no final de junho, não vamos falar mais porque da última expedida isso não dá certo, então já tudo certo 28, 29 e 30 vamos ver se talvez se é necessário realmente 3 dias e comunicamos só 2 dias, mas em principio 29 e 30 com a possibilidade de também incluir 28. Desejo a todos aí um bom retorno para quem tem que viaja. Obrigado e encerrada a 46ª reunião da Câmara de Qualidade Controle Ambiental. Obrigado.

EM BRANCO

ENVIRONMENTALITY
Tecnologia com Consciência Ambiental

I/M-SP – 2010 ESTATÍSTICAS INICIAIS

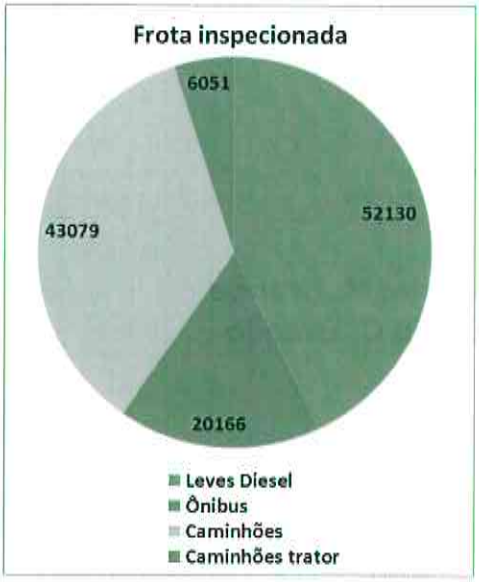
Gabriel M. Branco
Fábio C. Branco

Abril 2011

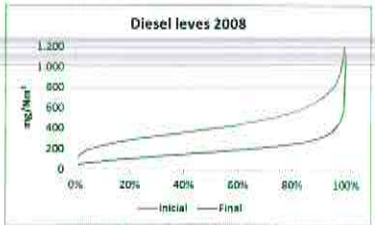
ENVIRONMENTALITY
Tecnologia com Consciência Ambiental

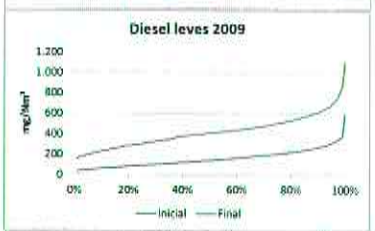
Diesel

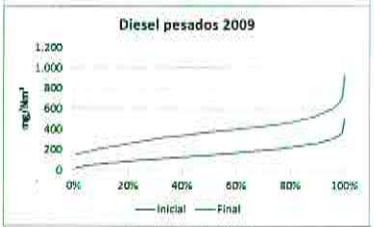
FROTA INSPECIONADA – I/M-SP

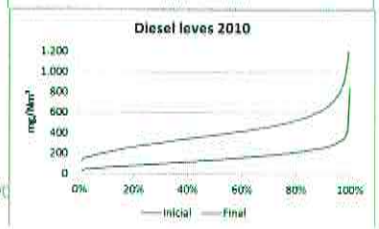


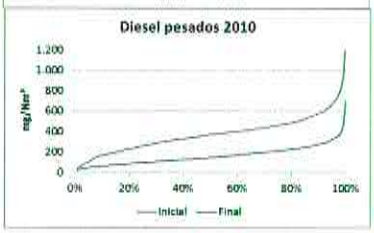
RESULTADOS DIESEL – I/M-SP



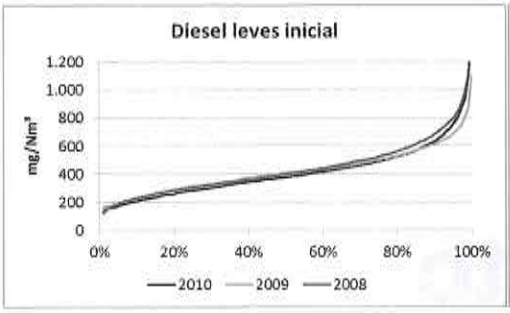


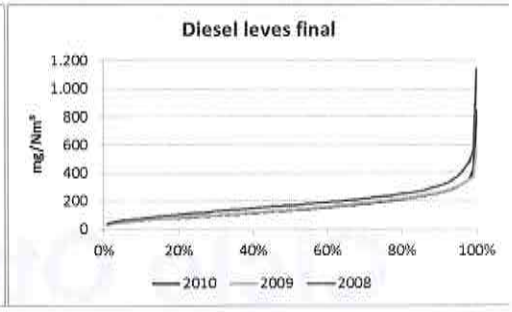


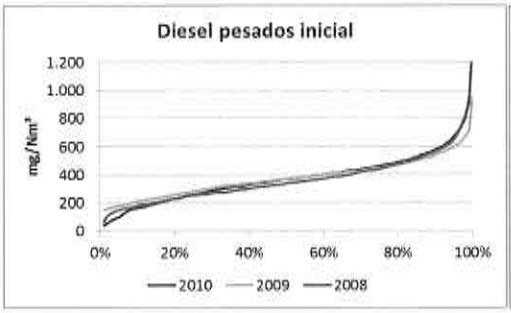


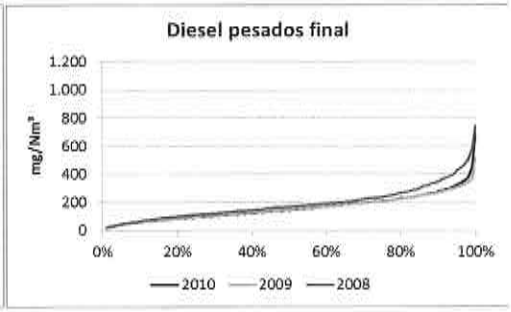


RESULTADOS DIESEL – I/M-SP

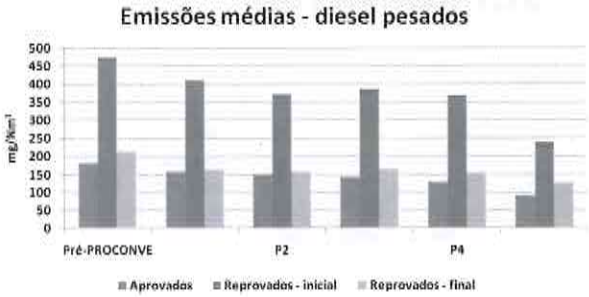








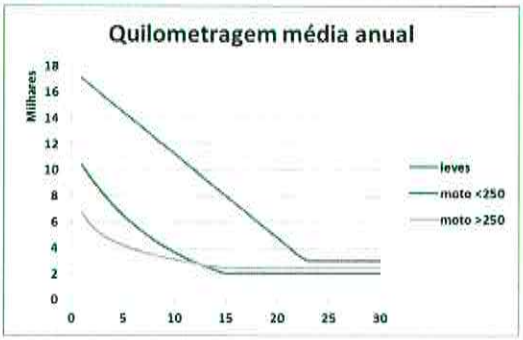
Concentração média de MP - 2010



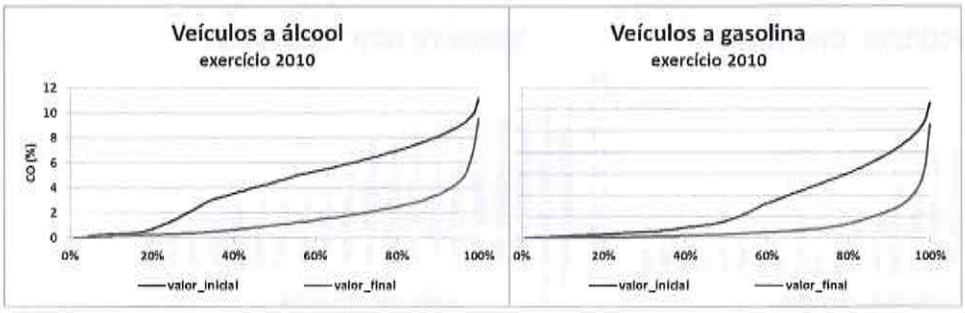
BENEFÍCIO FINAL I/M-SP Diesel

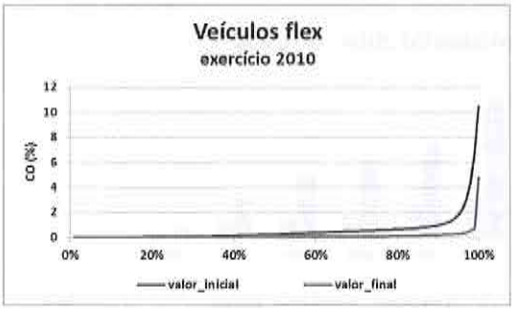
Ciclo Otto

FROTA INSPECIONADA I/M-SP OTTO



Percentílicas CO – Todas

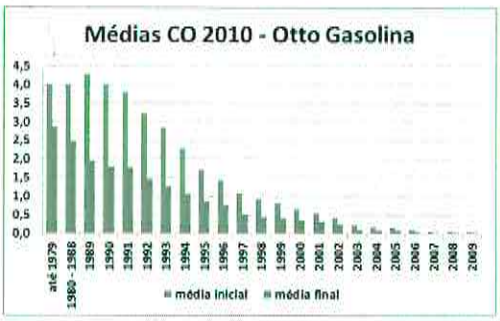


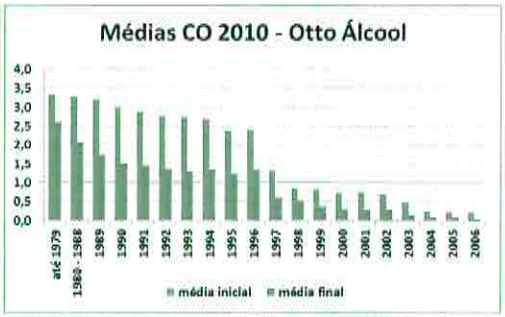


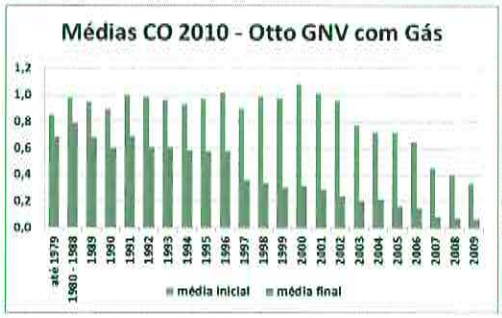
VERIFICAÇÃO DOS LIMITES I/M VEÍCULOS LEVES OTTO

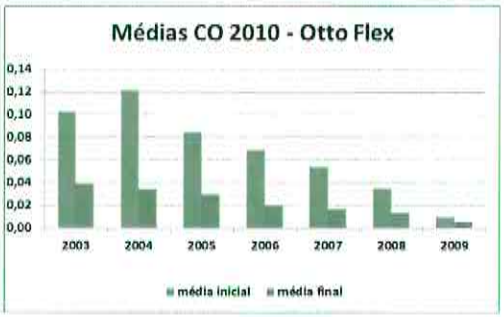
Estatísticas 2010

MÉDIAS de CO – Otto 2010

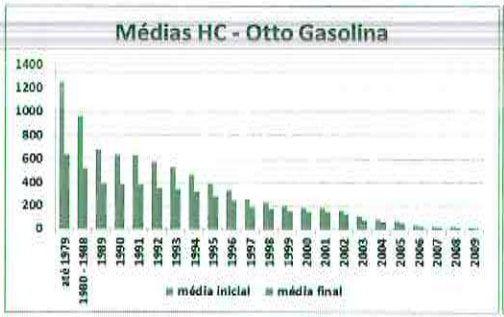


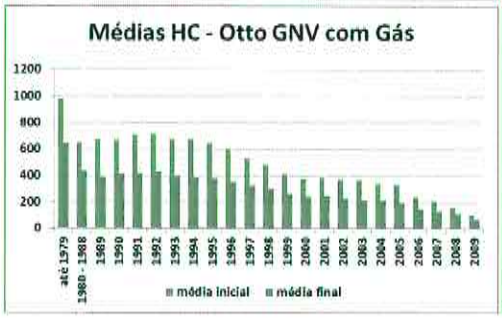


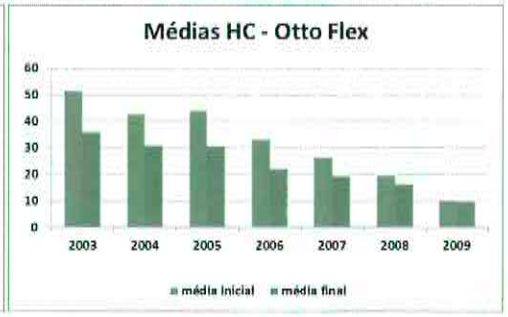




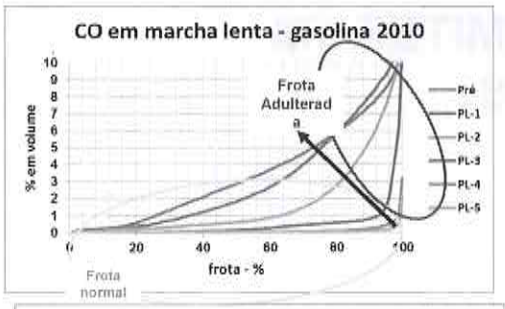
MÉDIAS de HC – Otto 2010

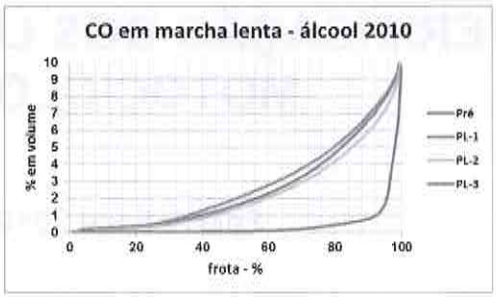


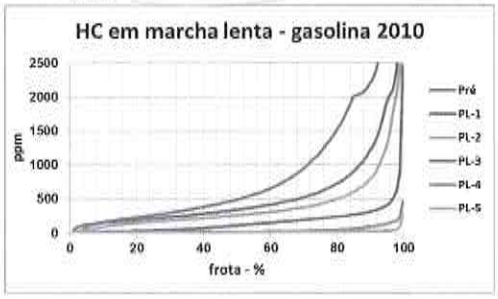


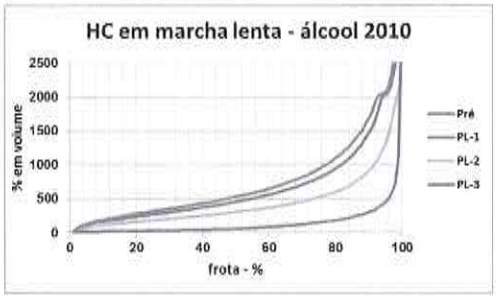


VERIFICAÇÃO DOS LIMITES I/M

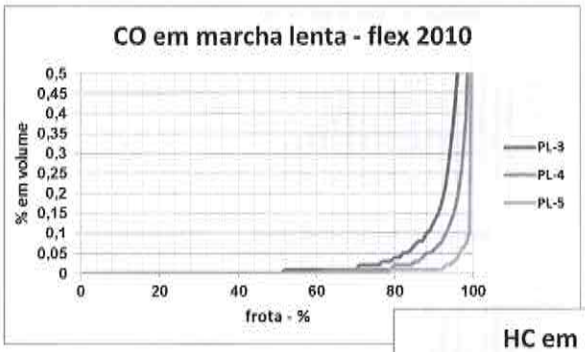


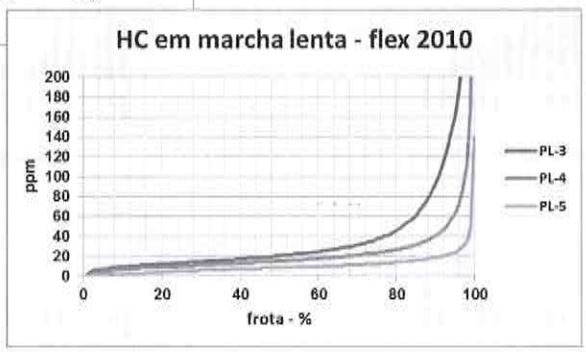






VERIFICAÇÃO DOS LIMITES I/M





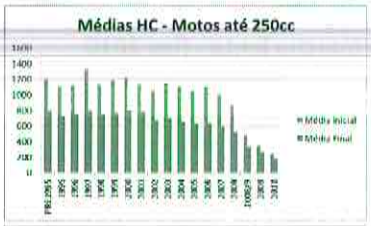
11/08/11

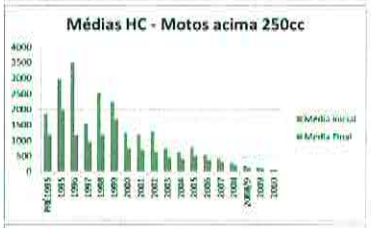
VERIFICAÇÃO DOS LIMITES I/M MOTOCICLOS

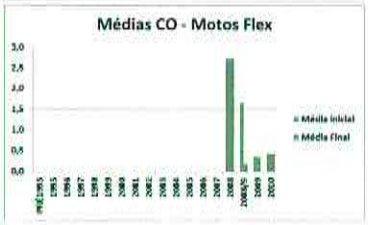
Estatísticas 2010

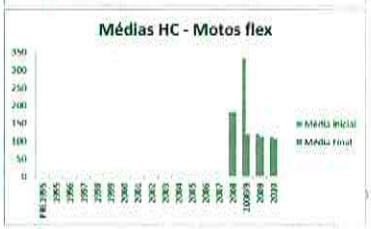
ENVIRONMENTALITY

MÉDIAS 2010 - Motos

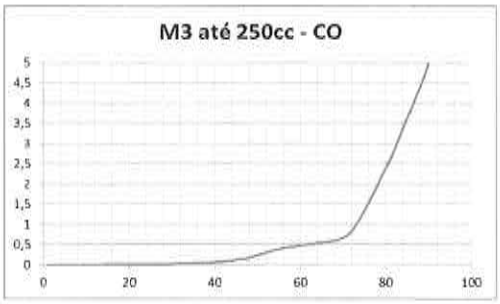


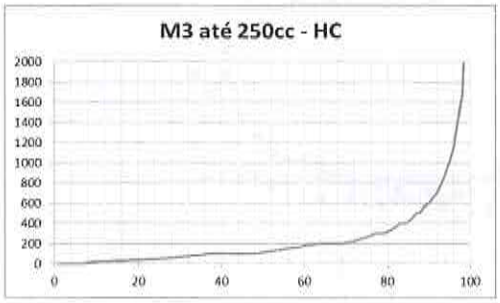


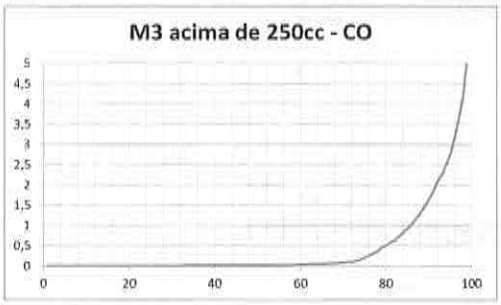


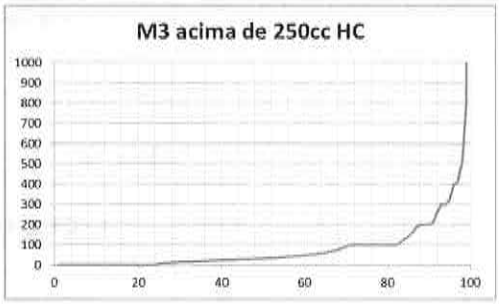


Percentílicas – CO e HC - Motos M3

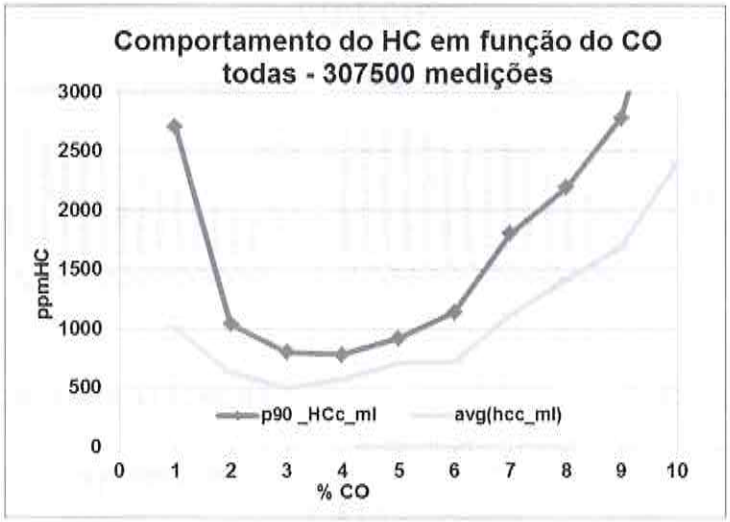






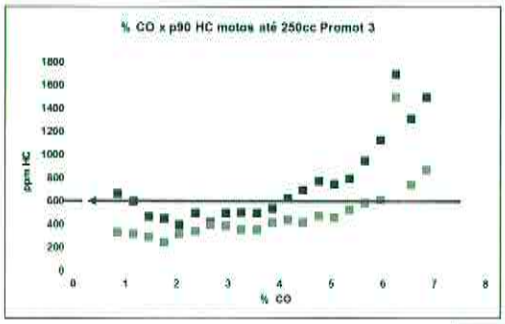


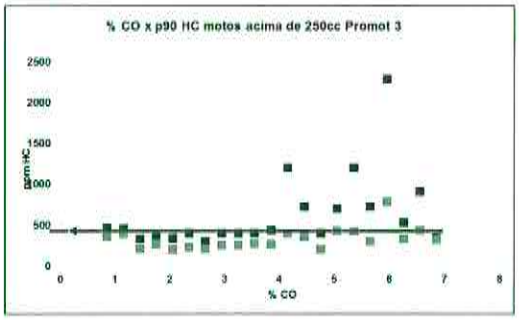
Dependência entre HC e CO



- A redução exagerada da emissão de CO provoca falhas de combustão por mistura pobre e deve ser limitada pela emissão de HC;
- Misturas ricas aumentam as duas emissões.

Médias – HC x CO Motos 2010

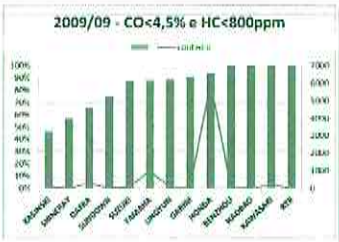


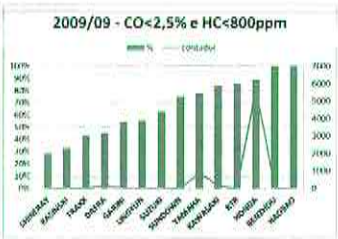


% APROVAÇÃO – CO e HC motos 2009/09

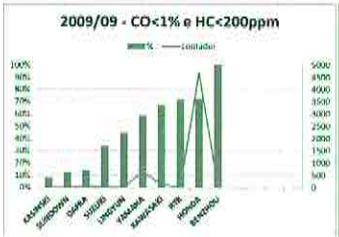
PROPOSTA

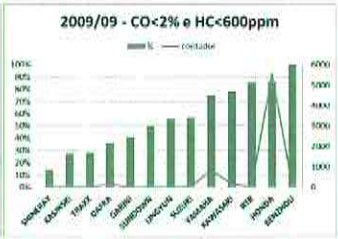
Manter como 2008; 6% x 2000ppm





LIMITE ATUAL 418/09



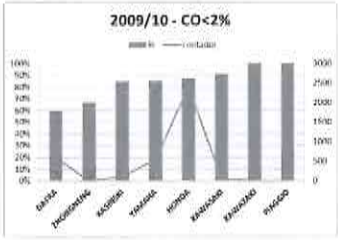


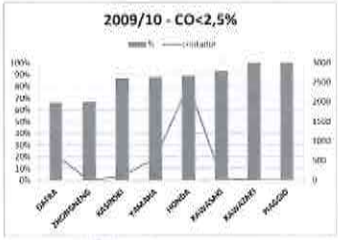
PROPOSTA ABRACICLO

6% x 2000ppm

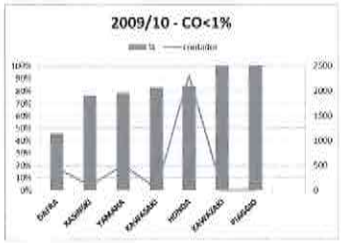
% APROVAÇÃO – CO motos 2009/10

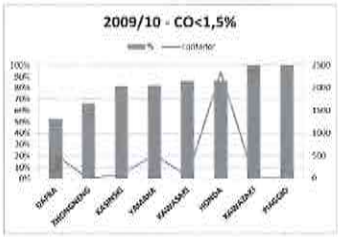
PROPOSTA





LIMITE ATUAL 418/09

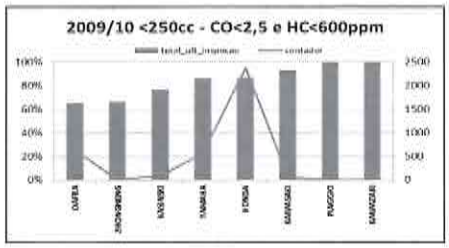




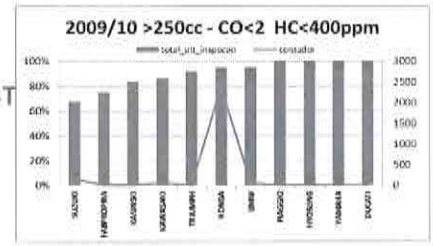
PROPOSTA ABRACICLO

3,5%

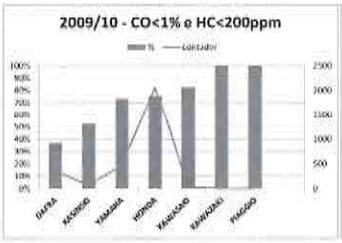
% APROVAÇÃO – CO e HC motos 2009/10

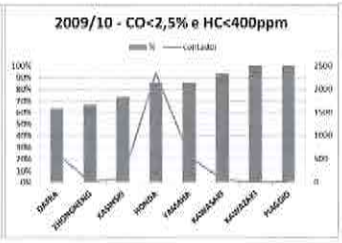


PROPOST

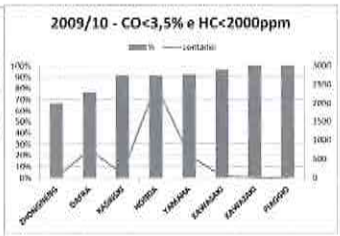


LIMITE ATUAL 418/09





PROPOSTA ABRACICLO



EM BRANCO

Ministério do Meio Ambiente
Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

Resultado da 63ª Reunião Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos
Data: 11 e 12 de agosto de 2011

1. Abertura da Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.

Verificado quorum, o Presidente da Câmara Técnica, Helio Gurgel Cavalcanti (representante do Estado de Pernambuco) abriu a reunião que contou com a presença dos seguintes conselheiros:

Alice Serpa Braga - IBAMA

Sérgio Brito - Casa Civil

Fabio Dib - PROAM

Rafael Filippin - AMAR

Christina Aires Correia Lima - CNI

Rodrigo Justus - CNA

João Winter- Estado de São Paulo

José de Moraes Neto - ANAMMA Centro-Oeste.

2. **Leitura e aprovação do resultado e transcrição dos dias de 05 e 06 de maio da 62ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.**

Resultado: Aprovado

3. Ordem do Dia:

3.1 Processo nº 02000.002726/2010-92 - Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange a Tabela 3 - Limites máximos de emissão de CO corrigido, HC corrigido (...).
Interessado: Confederação Nacional da Indústria - CNI
Procedência: 46ª CTCQA
Tramitação: A matéria foi objeto de pedido de vista do representante do Estado de São Paulo, na 62ª reunião da CTAJ.
Relator: Wanderley Coelho (CNI)

Resultado: De acordo com o art. 31, XI, 'c' do Regimento Interno do CONAMA, a Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos devolveu a matéria à Câmara de origem (CTCQA), com base no voto do representante do Estado de São Paulo, João Winter, tendo em vista a insuficiente motivação, bem como a deficiente instrução processual que não permitem, assim, qualquer tomada de decisão pelo CONAMA.

CONAMA

3.2. Processo nº 02000.000716/2011-01 - Proposta de revisão da Resolução Conama nº 362/2005 que "dispõe sobre o recolhimento, coleta e destinação final de óleo lubrificante usado ou contaminado".

Assunto: alteração do art. 9º da Resolução Conama nº 362/2005 para que o Ministério do Meio Ambiente apresente o percentual mínimo de coleta de óleo lubrificante usado ou contaminado na segunda reunião ordinária do Conselho de cada ano e não na primeira reunião, como previsto na r edação atual da Resolução.

Interessado: MMA.

Procedência: 37ª CTSSAGR.

Tramitação: A Proposta foi aprovada na 37ª Reunião da Câmara Técnica de Saúde, Saneamento Ambiental e Gestão de Resíduos, em 1º de junho de 2011.

Relator: MMA.

Resultado: De acordo com o art. 31, XI, 'e' do Regimento Interno do CONAMA, a Câmara Técnica de Assuntos Jurídicosdevolveu a matéria à CTSSAGR; sendo que, na discussão da proposta apresentada na reunião, verificou-se que a redação não contemplava a pretensão da Câmara Técnica de origem. Nessa esteira, a CTAJ encaminha sugestão alterando a redação, com vistas a conferir o alcance pretendido para análise dessa CTSSAGR. A proposta encaminhada restringia as informações atualmente exigidas, quando a intenção seria dar ao órgãos ambientais a possibilidade de solicitar outras informações.

A sugestão de redação dever ser avaliada pela CTSSAGR para que esta verifique se sua intenção está contemplada.

Sugere-se também o desmembramento dos incisos propostos pela CTSSAGR aos artigos 16, 19, 20 e 21, com previsão específica para os órgãos estaduais e municipais de meio ambiente, face à impossibilidade jurídica de que uma Instrução Normativa do Ibama não tem o poder de vincular a atuação de outros órgãos integrantes do SISNAMA.

4. Encerramento.

CONAMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel.(0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº **89/2011/DCONAMA/SECEX/MMA**

Brasília, 30 de setembro de 2011.

Assunto: **Convocação para a 49ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.**
Ref.: **Processo nº 02000.000721/2003-04**

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. De ordem do Presidente da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, convoco Vossa Senhoria para participar da 49ª Reunião da citada CT, a realizar-se **no dia 18 de outubro de 2011, das 09h30 às 18h00,** na sala CT-01, 01º Andar do Ed. Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Qd. 505, Lt. 2, Bl. B – Brasília/DF.

2. Informo que a pauta e documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho, na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:

http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1438

3. Solicito que as entidades da Sociedade Civil, com assento na Câmara Técnica, cujas passagens e diárias são pagas com recursos orçamentários do MMA, conforme § 2º, art. 9º do Regimento Interno, **encaminhem sua confirmação de participação no corpo deste e-mail, anexando seu currículo resumido, ATÉ O DIA 03 DE OUTUBRO DE 2011**, para que sejam tomadas as providências necessárias. Caso necessite entrar em contato com nossa equipe de apoio, os contatos são: tel. (61) 2028.2102/2187 ou conama.ti@mma.gov.br.

Atenciosamente,

Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora

CONAMA

Enviado a:
CT: «Controle e Qualidade Ambiental»

Enviado: Sim | Data: 30/09/11

Título:
Convocação para a 49ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.

Mensagem:

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 - Brasília/DF
Tel.(0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular **nº 89/2011/DCONAMA/SECEX/MMA**

Brasília, 30 de setembro de 2011.

Assunto: **Convocação para a 49ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.**
Ref.: **Processo nº 02000.000721/2003-04**

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. De ordem do Presidente da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, convoco Vossa Senhoria para participar da 49ª Reunião da citada CT, a realizar-se **no dia 18 de outubro de 2011, das 09h30 às 18h00**, na sala CT-01, 01º Andar do Ed. Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Qd. 505, Lt. 2, Bl. B - Brasília/DF.

2. Informo que a pauta e documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho, na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo: http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1438

3. Solicito que as entidades da Sociedade Civil, com assento na Câmara Técnica, cujas passagens e diárias são pagas com recursos orçamentários do MMA, conforme § 2º, art. 9º do Regimento Interno, **encaminhem sua**

(ÔP HQÆM+ 70 / IIVÆRQUI

CONAMA/MMA
Fls. 98
Processo: 2220/10
Rubrica

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº 090/**2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 30 de setembro de 2011.

Assunto: **Convite para a 49ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.**
Ref.: **Processo nº: 02000.000721/2003-04.**

Prezado(a) Senhor(a),

1. De ordem do Presidente da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, informo que foi convocada a 49ª Reunião da citada CT, a realizar-se **no dia 18 de outubro de 2011, das 09h30 às 18h00,** na sala CT-01, 01º Andar do Ed. Marie Prendi Cruz, W2 Norte, qd. 505, lt. 2, bl. B – Brasília/DF.

2. Caso haja interesse de Vossa Senhoria em participar da citada Reunião, informo que a pauta assim como outros documentos pertinentes serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:
http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1438

3. Lembramos que a deliberação sobre os temas em pauta é exclusiva dos Conselheiros membros desta Câmara Técnica.

Atenciosamente,

Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora

CONAMA

Enviado a:
CT: «Controle e Qualidade Ambiental»

Enviado: Sim | Data: 30/09/11

Título:
Convite para a 49ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.

Mensagem:

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 - Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº **90/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 30 de setembro de 2011.

Assunto: **Convite para a 49ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.**
Ref.: **Processo nº: 02000.000721/2003-04.**

Prezado(a) Senhor(a),

1. De ordem do Presidente da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, informo que foi convocada a 49ª Reunião da citada CT, a realizar-se **no dia 18 de outubro de 2011, das 09h30 às 18h00,** na sala CT-01, 01º Andar do Ed. Marie Prendi Cruz, W2 Norte, qd. 505, lt. 2, bl. B - Brasília/DF.

2. Caso haja interesse de Vossa Senhoria em participar da citada Reunião, informo que a pauta assim como outros documentos pertinentes serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:

(ØP HQMM+70 / IIGLM

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente – Conama
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCo
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-5
Tel. (0xx61) 2028-2207/2102 - conama@mma.gov.br

Proposta de Pauta da 49ª Câmara Técnica de Controle e Qualidade
Data: 18 de outubro de 2011
Horário: das 09h30 às 18h00
Local: Sala CT-01, 1º andar do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Quadra 505,
Brasília/DF

1 — ABERTURA DA REUNIÃO

2 - APROVAÇÃO DO RESULTADO e TRANSCRIÇÃO DA 48ª CTCQA, e
4ª CTCQA

3. ORDEM DO DIA

3.1. PROCESSO Nº 02000.002726/2010-92 - Revisão da Resolução nº 418
Tabela 3 - Limites máximos de emissão de CO corrigido, HC corrigido (...)
Interessado: Confederação Nacional da Indústria - CNI
Tramitação: De acordo com o art. 31, XI, 'c' do Regimento Interno do Conam
Assuntos Jurídicos devolveu à matéria à Câmara de origem (CTCQA),
representante do Estado de São Paulo, João Winter, que entendeu ser i
processual.

3.2. PROCESSO Nº 02000.000108/2011-99 - Responsabilidade pelas te
Promot.
Proposta de Resolução do Conama para regulamentar a responsabilidade d
dores de veículos ou motores quanto às tecnologias voltadas ao atendime
CONVE e do PROMOT.
Interessado: Ibama
Tramitação: Foi criado GT, que em duas reuniões discutiu o assunto e rem
mara. Coordenação do GT: Cláudio Liberman (Ibama).

4. INFORMES

4.1. PROCESSO Nº 02000.002120/2010-57 – GT de Dragagem
Encaminhamento da 421/10: Revisão da 344/04, que estabelece as diretr
mínimos para avaliação do material a ser dragado em águas jurisdicionais
Interessado/Coordenação: MMA
Tramitação: Informe sobre o andamento dos trabalhos para acompanham

4.2. Aprovação do novo Regimento Interno do Conama
Redistribuição dos trabalhos da CTCQA na Câmara Técnica de Control
ca de Qualidade Ambiental e Gestão de Resíduos, após a publicação do

Câmara Técnica para 2012.

ENTO

CONAMA

CONAMA/MMA
Fls. 100
Processo: 2126/10
Rubrica

Ministério do Meio Ambiente

Gabinete da Ministra

Coordenação-Geral de Apoio Administrativo

Protocolo Geral Nº 00000.029159/2011-00

Data do Protocolo: 04/10/2011 **Hora do Protocolo:** 16:25:25

Nº do Documento: 200 **Data do Documento:** 03/10/2011

Tipo do Documento: OFICIO

Procedência: [Prefeitura de São Paulo - Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente] [Brasil] [SP] [São Paulo]

Signatário/Cargo: EDUARDO JORGE M. A. SOBRINHO - Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente

Resumo: Solicita em caráter de urgência a inclusão na pauta da próxima reunião do CONAMA, pedido do MMA para prorrogação do prazo para implantação de novos limites para o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso por mais um exercício, de forma a permitir que as alterações sejam devidamente discutidas até a decisão final e implantadas a partir de 2013. Em anexo, documentação que trata do pleito.

Cadastramento: [Ministério do Meio Ambiente] [Coordenação-Geral de Apoio Administrativo] [Willian Sobrinho Pereira de Araujo] [EST0275]

REGISTRE A TRAMITAÇÃO. - TRAMITE O DOCUMENTO ORIGINAL. - RACIONALIZE: EVITE TIRAR CÓPIAS.

Data da Tramitação: 04/10/2011 **Hora da Tramitação:** 16:26:39

Destino: [Gabinete da Ministra - Chefia]

Despacho: Para conhecimento.

Cadastramento: [Ministério do Meio Ambiente] [Coordenação-Geral de Apoio Administrativo] [Willian Sobrinho Pereira de Araujo] [EST0275]

Recebimento: Até o momento não foi feito o recebimento eletrônico pela unidade.

REGISTRAR OS DOCUMENTOS ANEXADOS NAS TRAMITAÇÕES

DOCUMENTOS APENSADOS

1º	2º
À Secex, em 5/10 Marcela Sampaio de Castro Chefe de Gabinete da Ministra URGENTE	Recebido na SECEX/MMA Data 05/10/2011 Nº Registro: 2054 As: 15:00 Ass.: Adriana
3º Ao DCONAMA para análise. 06.10.11 Roseane Monteiro Corrêa Chefe de Gabinete Secretaria Executiva Ministério do Meio Ambiente	4º A Dra. Daline Pereira, para análise e retorno à direção do DCONAMA. 11/10/11
5º	6º

(Ao completar a página, anexar o formulário "Folha de Continuação", extraído do sistema de protocolo)

EM BRANCO

PREFEITURA DE SÃO PAULO
VERDE E MEIO AMBIENTE

Ofício nº 200/SVMA. G. CAFIM/2011

São Paulo, 03 de outubro de 2011

Ref.: Prorrogação do prazo para implantação de novos limites para o Programa de Inspeção

Exma. Ministra do Meio Ambiente

A Resolução CONAMA 418 de 25 de novembro de 2009 que atualizou o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso e revisou os seus limites de emissão, estabeleceu o prazo de 24 meses para os estados e municípios que já tenham concedido ou autorizado os serviços de inspeção ambiental veicular adequá-los, no que couber, aos termos desta Resolução.

Entretanto, durante a reunião plenária do CONAMA, houve proposição da CETESB de emenda ao texto anteriormente aprovado pela Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, modificando o limite de emissões para os motociclos fabricados a partir de 2009 inclusive, para 1% de CO e 200 ppm de HC, medidos em marcha lenta, o que foi posteriormente questionado formalmente pela ABRACICLO e demonstrado com estatísticas da SVMA, que são índices inviáveis de serem atendidos por estes veículos.

Tal fato decorre de dois motivos: primeiramente, o PROMOT fixa o limite máximo de 6% de CO em marcha lenta para a certificação dos motociclos com motor de até 250cm³ e a própria CETESB certificou modelos com valores de até 4,3% de CO, portanto superior ao limite que propôs para os mesmos veículos quando em uso.

Em segundo lugar, a Portaria 08/2009 do IBAMA autorizou a fabricação até 31 de março de 2009 de veículos leves e motociclos de modelos 2009 em conformidade com as exigências anteriores, de 2008. Este fato impede a identificação do padrão de certificação no momento da inspeção, uma vez que a documentação dos veículos não menciona a fase do PROCONVE ou do PROMOT em que foram fabricados, que determina a conformidade com a regulamentação ambiental.

Ocorre que as estatísticas levantadas pela SVMA, mediante a inspeção de mais de 170 mil motociclos, demonstram inequivocamente que os limites de emissão previstos pela Resolução CONAMA 418/2009 para os motociclos na segunda fase dos Programas I/M e, especialmente, os limites de emissão para os fabricados em 2009 são inexeqüíveis e provocarão índices de reprovação inaceitáveis pela população que já adquiriu estes modelos em perfeita consonância com as determinações do CONAMA, IBAMA e CETESB,

Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo
Secretaria do Verde e Meio Ambiente
Rua do Paraíso, 387 – Paraíso
11 3396-3019 / 3021

EM BRANCO

PREFEITURA DE SÃO PAULO
VERDE E MEIO AMBIENTE

responsáveis pela sua certificação. No caso dos veículos 2009, o índice de reprovação poderá atingir cerca de 80%, o que certamente comprometerá o Programa de Inspeção e Manutenção brasileiro, pelo risco de descrédito do Programa e uma avalanche de questionamentos e até mesmo processos judiciais facilmente justificados.

Por estas razões, após o questionamento da ABRACICLO, através de representação junto ao CONAMA, endossado por entidade com legitimidade para tal questionamento, houve a deliberação de apreciação pela Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental que acatou o pedido de revisão dos limites de emissão para motociclos e, com base num amplo debate sobre os aspectos técnicos e as estatísticas reais dos programas de inspeção já instalados em São Paulo e Rio de Janeiro, concluiu os trabalhos em abril de 2011, mantendo unicamente os limites de emissão da 1ª fase do Programa I/M, estendendo os limites de 2008 para 2009 e propondo novos limites para os motociclos fabricados a partir de 2010, ainda superiores aos propostos pela CETESB e aprovados pela Resolução 418/2009, porém com expressivo ganho ambiental quando comparados aos 6% de CO previstos no PROMOT e atendidos efetivamente com folga pelos fabricantes a partir de meados de 2009.

Embora a Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental tenha encontrado uma excelente solução para o problema, o Estado de São Paulo, através da CETESB voltou a discordar na Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, o que resultou no retorno do processo à Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, estendendo de forma desnecessária, a discussão do assunto, atualmente sem solução.

Tal fato impedirá que a pretendida e necessária revisão ocorra antes de 25 de novembro próximo, data em que os Programas de São Paulo e Rio de Janeiro, únicos que estão implantados, criando experiência para os órgãos ambientais e produzindo grandes benefícios ambientais no Brasil, estão obrigados pela Resolução 418/2009 a se "adequar" às exigências acima comentadas.

Por esta razão, esta Secretaria do Verde e do Meio Ambiente vem à presença de V. Excia., solicitar providência em caráter de urgência para que se inclua na pauta da próxima reunião do CONAMA, pedido do Ministério do Meio Ambiente para a **prorrogação deste prazo por mais um exercício**, de forma a permitir que as alterações sejam devidamente discutidas até sua decisão final e implantadas a partir de 2013 com a segurança necessária para não prejudicar a população afetada.

Para melhores esclarecimentos, anexamos o pedido de vistas com sua justificativa técnica apresentado por representante da Prefeitura de São Paulo na 46ª reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade

PREFEITURA DE SÃO PAULO
VERDE E MEIO AMBIENTE

Ambiental do CONAMA, o qual demonstra claramente e suporta tecnicamente as nossas afirmações.

Finalmente, enfatizamos que o Programa I/M baseia-se na exigência da inspeção dos veículos como meio, mas focaliza a manutenção destes como fim. Portanto, a reprovação da frota circulante deve se limitar aos veículos em desconformidade com as suas especificações originalmente certificadas e não ser voltada ao aprimoramento tecnológico em veículos já em poder de seus proprietários.

Na expectativa de vermos nossa solicitação atendida, despedimo-nos com os nossos protestos de estima e consideração.

EDUARDO JORGE M. A. SOBRINHO
Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente
SVMA

Exma. Ministra Sra. IZABELLA TEIXEIRA
Ministra do Meio Ambiente
Anexo 2 – 1º andar – Gabinete 08
CEP: 70165-900
Brasília/DF

c/c Sr. CURT TRENNEPOHL
Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
SCEN Trecho 2 Edifício Sede do IBAMA
CEP: 70818-900 - Brasília - DF

EM BRANCO

PREFEITURA DA CIDADE DE
SÃO PAULO
SECRETARIA DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE

DATA: 04/10/2011

DESTINATÁRIO: **Ministra do Meio Ambiente**
Exma. Sra. Izabella Teixeira

FAX: **(61) 2028-1017**
2028 1756

SECRETARIA DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE

REMETENTE: **Secretário do Verde e do Meio Ambiente do Município de São Paulo**

UNIDADE:

ASSUNTO: **Anexo do Ofício 200/SVMA.G.CAF/M/2011**

ENVIANDO 5 PÁGINAS, INCLUINDO ESTA.

CASO ESTÁ MENSAGEM NÃO SEJA BEM RECEBIDA, FAVOR ENTRAR EM CONTATO ATRAVÉS DOS TELEFONES: 3396-3019 COM MARIA OU LUCIANA

EM BRANCO

Anexo do Ofício 200/SVMA-G-CAFIM/2011

RESOLUÇÃO CONAMA nº, de de 2010

Altera os limites de emissão do Anexo I da Resolução nº 418, de 25 de novembro de 2010, que dispõe 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.

O Conselho Nacional do Meio Ambiente-CONAMA, no uso das competências que lhe são conferidas pelo Art 8º, I da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno;

Considerando que a Portaria Normativa nº 8 do IBAMA de 27 de abril de 2009 autoriza a comercialização do estoque de passagem de, motociclos e similares de cada empresa solicitante detentora de LCM válidas para as fases PROMOT II para veículos produzidos ou importados até 31 de março de 2009;

Considerando os resultados estatísticos dos Programas I/M já implantados no Brasil;

Resolve:

Art. 1º Adotar para os veículos com motor de ciclo Otto fabricados a partir de 2006 em diante, que comprovadamente foram homologados com valores superiores aos estipulados na Tabela 1 do Anexo I da Resolução nº418/09, após expressa autorização do IBAMA, os seguintes valores:

Limites de $CO_{corrigido}$ (%)			
Gasolina	Álcool	Flex	Gás Natural
0,5	0,5	0,5	1,0

Limites de $HC_{corrigido}$ (ppm de hexano)			
Gasolina	Álcool	Flex	Gás Natural
100	250	100	500

Art.2º Alterar a tabela 3 do Anexo 1 conforme segue:

Tabela 3 – Limites máximos emissão de $CO_{corrigido}$ (%) e de $HC_{corrigido}$ (ppm) em marcha lenta e fator de diluição para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos.

EM BRANCO

Ano de fabricação	Cilindrada(*)	CO (%)	HC (ppm)
Até 2002	Todas	7,0	3.500
2003 a 2009	<250 cc	6,0	2.000
	≥250 cc	4,5	2.000
2010 em diante	<250cc	2,5	600
	≥250 cc	2,0	400

(1) O Fator de Diluição deve ser no máximo de 2,5.
(2) cc: Capacidade volumétrica do motor em cilindrada ou cm³.

Art. 3º Adotar para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos fabricados a partir de 2009 até 2011, que comprovadamente tenham sido homologados com valores superiores aos estipulados na Tabela 3 do Art.2º do Anexo I da Resolução nº418/09, após expressa autorização do IBAMA, os seguintes valores:

Cilindrada(*)	CO (%)	HC (ppm)
<250 cc	6,0	2.000
≥250 cc	4,5	2.000

Art. 4º Estabelecer, para os processos de homologação de todos os motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto solicitados a partir da publicação desta Resolução, os limites máximos emissão em marcha lenta de 2(%) de CO corrigido e 400 (ppm) de HC corrigido

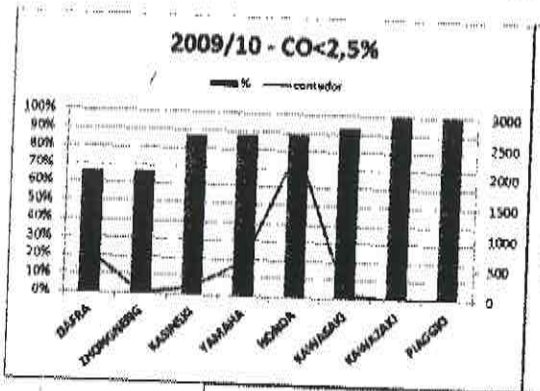
EM BRANCO

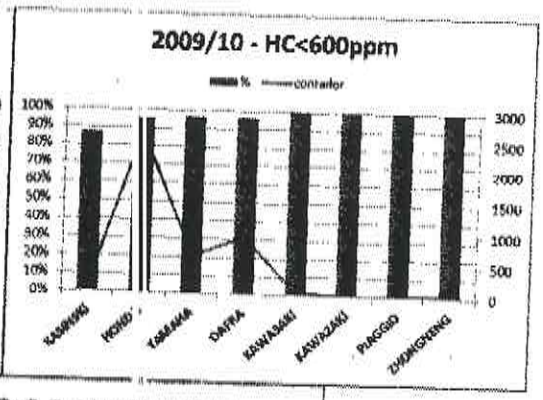
JUSTIFICATIVA

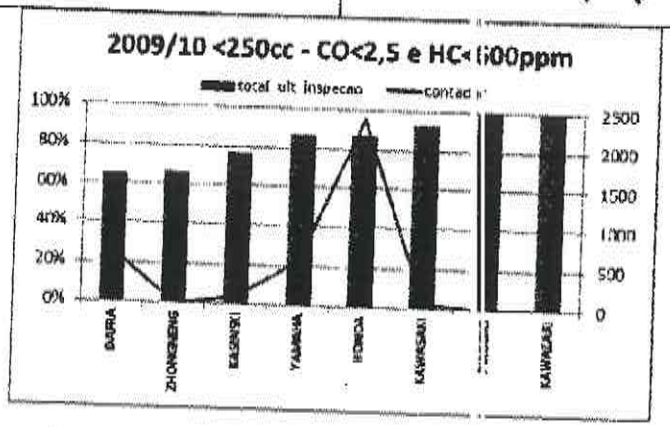
Tendo em vista que a Portaria Normativa IBAMA nº08/2009 permitiu que os modelos 2009 fabricados no início de 2009 pudessem ser conformes a Fase M2, não é possível identifica-los no momento da inspeção, de forma que todos os modelos fabricados em 2009 devem ser inspecionados como de acordo com os limites dos modelos 2008.

As estatísticas dos modelos 2010 fabricados em 2009, certamente conformes com a fase M3 do PROMOT, apresentaram, no Programa I/M-SP, resultados muito diferenciados dos demais, evidenciando claramente a conformidade com esta fase tecnológica. Por outro lado, o PROMOT não especifica limites diferentes para a emissão de CO em marcha lenta na fase M3, mas as estatísticas comprovam que estas motocicletas não cumprem os limites fixados na Resolução CONAMA 418/2009 mas podem atender os limites de 2,5% de CO e 600 ppm de HC, salvo raríssimas exceções. Para não haver prejuízo ao Programa I/M, estes limites podem ser fixados como padrão e os modelos que eventualmente tenham sido certificados com emissões superiores aos mesmos poderão ser comprovar este fato mediante confirmação pelo IBAMA e serem inspecionados contra os limites da fase M2.

As figuras a seguir comprovam a validade dos limites propostos para cada marca presente nas estatísticas de São Paulo, tanto individualmente como combinados, para as motos de cilindrada até 250cc.



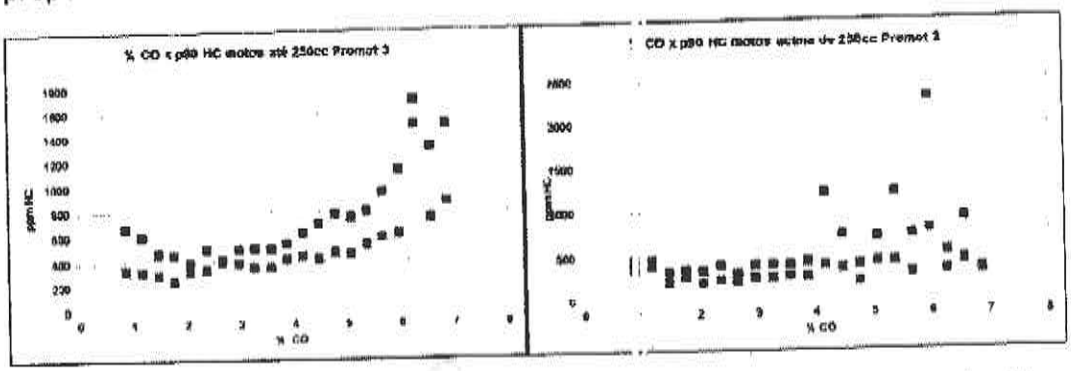




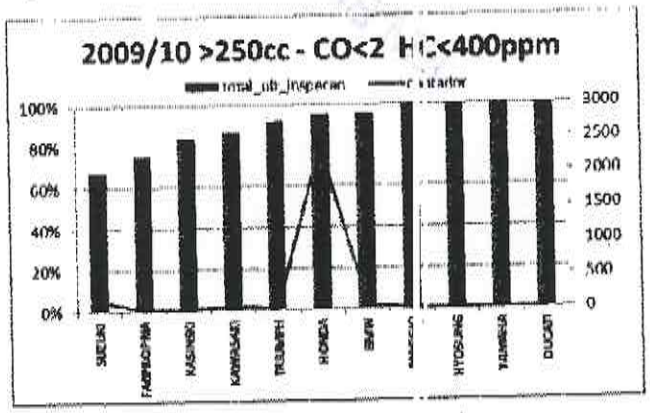
Para todos os modelos fabricados em 2009, inclusive os do início do ano, foi levantada uma curva da dependência entre os respectivos valores de CO e HC

EM BRANCO

medidos em cada veículo, indicando perfeita compatibilidade entre os limites propostos.



Para as motos acima de 250cc estes limites podem ser ainda mais reduzidos, como confirma o gráfico dos limites combinado: apresentado a seguir



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.

EM BRANCO

CONAMA/MMA
Fls. 109
Processo 02026/10
Rubrica

CONAMA/MMA
Fls. 108
Processo 02026/11

TRANSMISSÃO DE FAX-SÍMILE

Este Fax está sendo transmitido por SVMA-EXPEDIENTE-GABINETE-FAX Nº 3283-2578	DATA: 03 /10 /2011 Nº de páginas incluindo esta folha de rosto: 4
PARA: Ministra do Meio Ambiente **Exma. Sra. Izabella Teixeira** Tel: (61) 2028-1057 -2028- 1289 Fax: 2028 - 1756	**DE: Secretário do Verde e Meio Ambiente do Município de São Paulo** **SVMA-G** Tel: 3396-3021 / 3396-3018

Caso esta mensagem não seja bem recebida entre em contato conosco pelo telef. Acima

(X) Urgente ( ) Encaminha documento(s) ( ) Favor Comentar
( ) Para sua revisão ( ) Responder com urgência

Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA
Rua do Paraíso, 387 – Paraíso - CEP 04103-000 - São Paulo - SP - Brasil

EM BRANCO

PREFEITURA DA CIDADE DE
SÃO PAULO
SECRETARIA DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE

DATA: 04/10/2011

DESTINATÁRIO: **Ministra do Meio Ambiente**
Exma. Sra. Izabella Teixeira

FAX: **(61) 2028-1057**

SECRETARIA DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE

REMETENTE: **Secretário do Verde e do Meio Ambiente do Município de São Paulo**

UNIDADE:

ASSUNTO: **Anexo do Ofício 200/SVMA.G.CAFIM/2011**

ENVIANDO 5 PÁGINAS, INCLUINDO ESTA.

CASO ESTÁ MENSAGEM NÃO SEJA BEM RECEBIDA, FAVOR ENTRAR EM CONTATO ATRAVÉS DOS TELEFONES: 3396-3019 COM MARIA OU LUCIANA

EM BRANCO

Anexo do Ofício 200/SVMA G-CAFIM/2011

RESOLUÇÃO CONAMA nº, de de 2010

Altera os limites de emissão do Anexo I da Resolução nº 418, de 25 de novembro de 2010, que dispõe 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.

O Conselho Nacional do Meio Ambiente-CONAMA, no uso das competências que lhe são conferidas pelo Art 8º, I da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno;

Considerando que a Portaria Normativa nº 8 do IBAMA de 27 de abril de 2009 autoriza a comercialização do estoque de passagem de, motociclos e similares de cada empresa solicitante detentora de LCM válidas para as fases PROMOT II para veículos produzidos ou importados até 31 de março de 2009;

Considerando os resultados estatísticos dos Programas I/M já implantados no Brasil;

Resolve:

Art. 1º Adotar para os veículos com motor de ciclo Otto fabricados a partir de 2006 em diante, que comprovadamente foram homologados com valores superiores aos estipulados na Tabela 1 do Anexo I da Resolução nº418/09, após expressa autorização do IBAMA, os seguintes valores:

Limites de $CO_{corrigido}$ (%)			
Gasolina	Álcool	Flex	Gás Natural
0,5	0,5	0,5	1,0

Limites de $HC_{corrigido}$ (ppm de hexano)			
Gasolina	Álcool	Flex	Gás Natural
100	250	100	500

Art.2º Alterar a tabela 3 do Anexo 1 conforme segue:

Tabela 3 – Limites máximos emissão de $CO_{corrigido}$ (%) e de $HC_{corrigido}$ (ppm) em marcha lenta e fator de diluição para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos.

EM BRANCO

Ano de fabricação	Cilindrada(*)	CO (%)	HC (ppm)
Até 2002	Todas	7,0	3.500
2003 a 2009	<250 cc	6,0	2.000
	≥250 cc	4,5	2.000
2010 em diante	<250cc	2,5	600
	≥250 cc	2,0	400

(1) O Fator de Diluição deve ser no máximo de 2,5.
(2) cc: Capacidade volumétrica do motor em cilindrada ou cm^3.

Art. 3º Adotar para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos fabricados a partir de 2009 até 2011, que comprovadamente tenham sido homologados com valores superiores aos estipulados na Tabela 3 do Art.2º do Anexo I da Resolução nº418/09, após expressa autorização do IBAMA, os seguintes valores:

Cilindrada(*)	CO (%)	HC (ppm)
<250 cc	6,0	2.000
≥250 cc	4,5	2.000

Art. 4º Estabelecer, para os processos de homologação de todos os motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto solicitados a partir da publicação desta Resolução, os limites máximos emissão em marcha lenta de 2(%) de CO corrigido e 400 (ppm) de HC corrigido

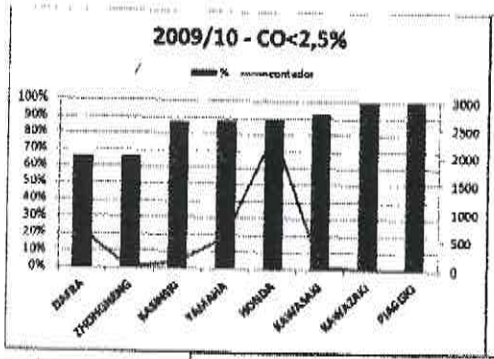
EM BRANCO

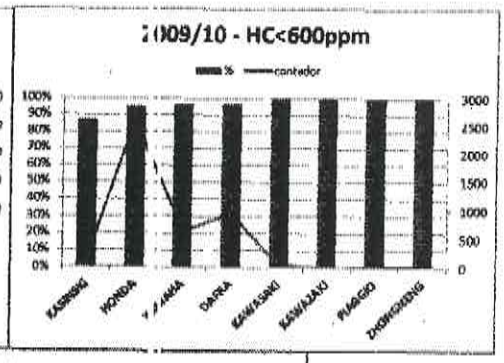
JUSTIFICATIVA

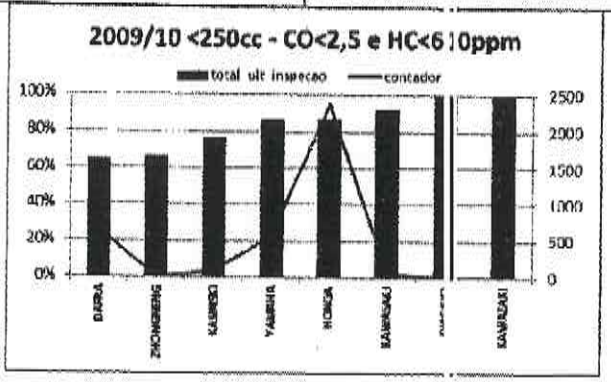
Tendo em vista que a Portaria Normativa IBAMA nº08/2009 permitiu que os modelos 2009 fabricados no início de 2009 pudessem ser conformes a Fase M2, não é possível identifica-los no momento da inspeção, de forma que todos os modelos fabricados em 2009 devem ser inspecionados como de acordo com os limites dos modelos 2008.

As estatísticas dos modelos 2010 fabricados em 2009, certamente conformes com a fase M3 do PROMOT, apresentaram, no Programa I/M-SP, resultados muito diferenciados dos demais, evidenciando claramente a conformidade com esta fase tecnológica. Por outro lado, o PROMOT não especifica limites diferentes para a emissão de CO em marcha lenta na fase M3, mas as estatísticas comprovam que estas motocicletas não cumprem os limites fixados na Resolução CONAMA 418/2009 mas podem atender os limites de 2,5% de CO e 600 ppm de HC, salvo raríssimas exceções. Para não haver prejuízo ao Programa I/M, estes limites podem ser fixados como padrão e os modelos que eventualmente tenham sido certificados com emissões superiores aos mesmos poderão ser comprovar este fato mediante confirmação pelo IBAMA e serem inspecionados contra os limites da fase M2.

As figuras a seguir comprovam a validade dos limites propostos para cada marca presente nas estatísticas de São Paulo, tanto individualmente como combinados, para as motos de cilindrada até 250cc.



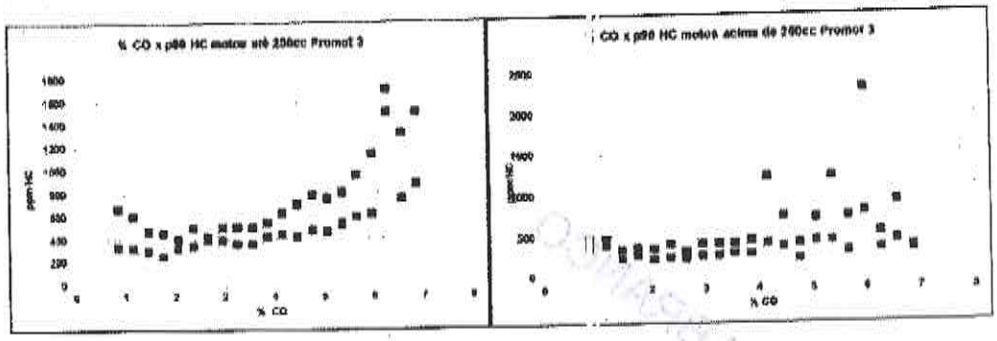




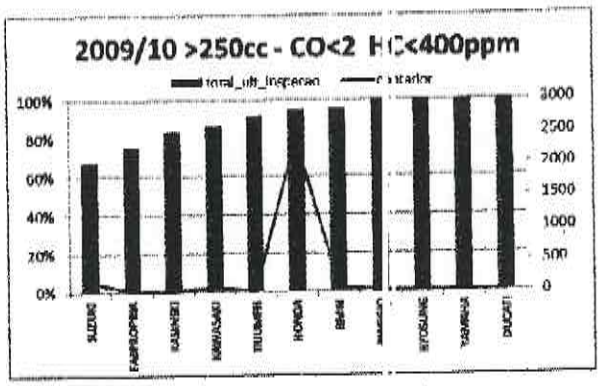
Para todos os modelos fabricados em 2009, inclusive os do início do ano, foi levantada uma curva da dependência entre os respectivos valores de CO e HC

EM BRANCO

medidos em cada veículo, indicando perfeita compatibilidade entre os limites propostos.



Para as motos acima de 250cc estes limites podem ser ainda mais reduzidos, como confirma o gráfico dos limites combinados apresentado a seguir



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.

EM BRANCO

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1° andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel.(0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº **89/2011/DCONAMA/SECEX/MMA**

Brasília, 30 de setembro de 2011.

Assunto: **Convocação para a 49ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.**
Ref.: **Processo nº 02000.000721/2003-04**

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. De ordem do Presidente da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, convoco Vossa Senhoria para participar da 49ª Reunião da citada CT, a realizar-se **no dia 18 de outubro de 2011, das 09h30 às 18h00,** na sala CT-01, 01° Andar do Ed. Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Qd. 505, Lt. 2, Bl. B – Brasília/DF.

2. Informo que a pauta e documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho, na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:

http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1438

3. Solicito que as entidades da Sociedade Civil, com assento na Câmara Técnica, cujas passagens e diárias são pagas com recursos orçamentários do MMA, conforme § 2º, art. 9º do Regimento Interno, **encaminhem sua confirmação de participação no corpo deste e-mail, anexando seu currículo resumido, ATÉ O DIA 03 DE OUTUBRO DE 2011**, para que sejam tomadas as providências necessárias. Caso necessite entrar em contato com nossa equipe de apoio, os contatos são: tel. (61) 2028.2102/2187 ou conama.ti@mma.gov.br.

Atenciosamente,

Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora

CONAMA

Enviado a:
CT: «Controle e Qualidade Ambiental»

Enviado: Sim | Data: 30/09/11

Título:
Convocação para a 49ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.

Mensagem:

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 - Brasília/DF
Tel.(0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular **nº 89/2011/DCONAMA/SECEX/MMA**

Brasília, 30 de setembro de 2011.

Assunto: **Convocação para a 49ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.**
Ref.: **Processo nº 02000.000721/2003-04**

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. De ordem do Presidente da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, convoco Vossa Senhoria para participar da 49ª Reunião da citada CT, a realizar-se **no dia 18 de outubro de 2011, das 09h30 às 18h00**, na sala CT-01, 01º Andar do Ed. Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Qd. 505, Lt. 2, Bl. B - Brasília/DF.

2. Informo que a pauta e documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho, na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo: http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1438

3. Solicito que as entidades da Sociedade Civil, com assento na Câmara Técnica, cujas passagens e diárias são pagas com recursos orçamentários do MMA, conforme § 2º, art. 9º do Regimento Interno, **encaminhem sua**

(⊕P HO/RM+ 7 0 / IIWARQUI

CONAMA /MMA
Fls. 116
Processo: 2326/10
Rubrica

CONAMA /MMA
Fls. 117
Processo: 2326/10

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº 090/**2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 30 de setembro de 2011.

Assunto: **Convite para a 49ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.**
Ref.: **Processo nº: 02000.000721/2003-04.**

Prezado(a) Senhor(a),

1. De ordem do Presidente da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, informo que foi convocada a 49ª Reunião da citada CT, a realizar-se **no dia 18 de outubro de 2011, das 09h30 às 18h00,** na sala CT-01, 01º Andar do Ed. Marie Prendi Cruz, W2 Norte, qd. 505, lt. 2, bl. B – Brasília/DF.

2. Caso haja interesse de Vossa Senhoria em participar da citada Reunião, informo que a pauta assim como outros documentos pertinentes serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:
http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1438

3. Lembramos que a deliberação sobre os temas em pauta é exclusiva dos Conselheiros membros desta Câmara Técnica.

Atenciosamente,

Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora

CONAMA

Enviado a:
CT: «Controle e Qualidade Ambiental»

Enviado: Sim | Data: 30/09/11

Título:
Convite para a 49ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.

Mensagem:

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 - Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº **90/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 30 de setembro de 2011.

Assunto: **Convite para a 49ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.**
Ref.: **Processo nº: 02000.000721/2003-04.**

Prezado(a) Senhor(a),

1. De ordem do Presidente da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, informo que foi convocada a 49ª Reunião da citada CT, a realizar-se **no dia 18 de outubro de 2011, das 09h30 às 18h00,** na sala CT-01, 01º Andar do Ed. Marie Prendi Cruz, W2 Norte, qd. 505, lt. 2, bl. B – Brasília/DF.

2. Caso haja interesse de Vossa Senhoria em participar da citada Reunião, informo que a pauta assim como outros documentos pertinentes serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho na página do CONAMA no Internet, no endereço abaixo:

(⊕P HOWM+ 7 0 / IICLYI

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente – Conama
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DConama
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028-2207/2102 - conama@mma.gov.br

Proposta de Pauta da 49ª Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental
Data: 18 de outubro de 2011
Horário: das 09h30 às 18h00
Local: Sala CT-01, 1º andar do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Quadra 505, Lote 2, Bloco B
Brasília/DF

1. ABERTURA DA REUNIÃO

2. APROVAÇÃO DO RESULTADO e TRANSCRIÇÃO DA 48ª CTCQA, e TRANSCRIÇÃO da 44ª CTCQA

3. ORDEM DO DIA

3.1. PROCESSO Nº 02000.002726/2010-92 - Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange a Tabela 3 - Limites máximos de emissão de CO corrigido, HC corrigido (...).
Interessado: Confederação Nacional da Indústria - CNI
Tramitação: De acordo com o art. 31, XI, 'c' do Regimento Interno do Conama, a Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos devolveu a matéria à Câmara de origem (CTCQA), com base no voto do representante do Estado de São Paulo, João Winter, que entendeu ser insuficiente a instrução processual.

3.2. PROCESSO Nº 02000.000108/2011-99 - Responsabilidade pelas tecnologias - Proconve e Promot.
Proposta de Resolução do Conama para regulamentar a responsabilidade dos fabricantes e importadores de veículos ou motores quanto às tecnologias voltadas ao atendimento dos limites do PROCONVE e do PROMOT.
Interessado: Ibama
Tramitação: Foi criado GT, que em duas reuniões discutiu o assunto e remeteu o tema de volta à Câmara. Coordenação do GT: Cláudio Liberman (Ibama).

4. INFORMES

4.1. PROCESSO Nº 02000.002120/2010-57 – GT de Dragagem
Encaminhamento da 421/10: Revisão da 344/04, que estabelece as diretrizes gerais e procedimentos mínimos para avaliação do material a ser dragado em águas jurisdicionais brasileiras
Interessado/Coordenação: MMA
Tramitação: Informe sobre o andamento dos trabalhos para acompanhamento pela CTCQA.

4.2. Aprovação do novo Regimento Interno do Conama
Redistribuição dos trabalhos da CTCQA na Câmara Técnica de Controle Ambiental e Câmara Técnica de Qualidade Ambiental e Gestão de Resíduos, após a publicação do Regimento.

4.3 Agenda da Câmara Técnica para 2012.

5. ENCERRAMENTO

CONAMA

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente – Conama
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DConama
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028-2207/2102 - conama@mma.gov.br

Resultado da 49ª Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental
Data: 18 de outubro de 2011
Horário: das 09h30 às 18h00
Local: Sala CT-01, 1º andar do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Quadra 505, Lote 2, Bloco B
Brasília/DF

1. ABERTURA DA REUNIÃO

Às 10h00 horas do dia 18 de agosto, verificada a existência de quorum, o Presidente da Câmara Técnica, Volney Zanardi Júnior (Ministério do Meio Ambiente) abriu a reunião, que contou com a presença dos seguintes conselheiros ou representantes:

Christina E.P. Vasconcelos - Ministério de Minas e Energia – MME
Maria Cristina Yuan – Confederação Nacional da Indústria – CNI
Vinicius Ladeira Marques de Sousa – Confederação Nacional dos Transportes - CNT
Elias Alberto Morgan - Governo do Estado do Espírito Santo
José Eduardo Bevilacqua – Governo do Estado de São Paulo
Francisco Rodrigues Soares – Furpa
Carlos Alberto Hailer Bocuhy - Proam
Luis Eduardo Soraggi – Anamma Nacional
André Luiz F. França – Anamma Sudeste

2. APROVAÇÃO DO RESULTADO E TRANSCRIÇÕES DA 48ª CTCQA (DIAS 02, 03 E 04), e TRANSCRIÇÃO da 44ª CTCQA

Aprovados os resultados da 48ª Reunião e as transcrições da 48ª Reunião e 44ª Reunião.

3. ORDEM DO DIA

3.1. PROCESSO Nº 02000.002726/2010-92 - **Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange a Tabela 3 - Limites máximos de emissão de CO corrigido, HC corrigido (...).**
Interessado: Confederação Nacional da Indústria - CNI
Tramitação: De acordo com o art. 31, XI, 'c' do Regimento Interno do Conama, a Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos devolveu a matéria à Câmara de origem (CTCQA), com base no voto do representante do Estado de São Paulo, João Winter, que entendeu ser insuficiente a instrução processual.

O presidente da CTCQA fez um relato de todo o processo de tramitação da matéria e informou o recebimento de correspondência do Secretário Municipal do Verde e Meio Ambiente, Sr. Eduardo Jorge Sobrinho, que ratifica o parecer de pedido de vistas apresentado por representante da Prefeitura de São Paulo na 46ª CTCQA, e solicita prorrogação do prazo para implantação de novos limites para o Programa de Inspeção. Em seguida, solicitou pronunciamento do representante do governo do Estado de São Paulo, Sr. José Eduardo Bevilacqua, tendo em vista a ausência da entidade na 46ª CTCQA, ocasião em que a matéria foi aprovada. O Sr. Bevilacqua informou que após o parecer da Cetesb, anexado à manifestação

jurídica do representante do estado de São Paulo na CTAJ, houve reuniões entre a direção daquela entidade e o Secretário Adjunto de Meio Ambiente, Sr Rubens Rizek Júnior, nas quais definiu-se pelo acompanhamento da posição já aprovada na CTCQA.

O presidente da CTCQA informou que apresentará um relatório a ser encaminhado a CTAJ em que explicará e responderá aos questionamentos apresentados por aquela Câmara. Em relação à solicitação da prefeitura de SP de prorrogação do prazo, a CTCQA considerou que, se aprovada a matéria na próxima plenária do Conama, tal solicitação seria atendida no mérito.

3.2. PROCESSO Nº 02000.000108/2011-99 - **Responsabilidade pelas tecnologias - Proconve e Promot.**

Proposta de Resolução do Conama para regulamentar a responsabilidade dos fabricantes e importadores de veículos ou motores quanto às tecnologias voltadas ao atendimento dos limites do PROCONVE e do PROMOT.

Interessado: Ibama

Tramitação: Foi criado GT, que em duas reuniões discutiu o assunto e remeteu o tema de volta à Câmara. Coordenação do GT: Cláudio Liberman (Ibama).

Após a apresentação da matéria pelo coordenador do GT, Claudio Libermann (Ibama), a CTCQA observou a necessidade de desenvolvimento de uma análise mais detalhada da minuta de resolução considerando a coordenação dos aspectos técnicos com as competências do Conama. Dessa forma, será solicitada avaliação à Procuradoria Geral do Ibama e, paralelamente, poderá ser convocada nova reunião do GT. Para tanto, foi aprovada prorrogação do prazo do GT por mais 6 meses.

4. INFORMES

4.1. PROCESSO Nº 02000.002120/2010-57 – **GT de Dragagem**

Encaminhamento da 421/10: Revisão da 344/04, que estabelece as diretrizes gerais e procedimentos mínimos para avaliação do material a ser dragado em águas jurisdicionais brasileiras

Interessado/Coordenação: MMA

Tramitação: Informe sobre o andamento dos trabalhos para acompanhamento pela CTCQA.

O coordenador do GT, Robson José Calixto, fez um relato do estado de arte das discussões do GT e informou que nos dias 19 a 21 de outubro será realizada a quinta reunião do GT, no Rio de Janeiro. O coordenador também comentou sobre correspondência encaminhada pela ANTAq à presidência da CTQCA, bem como a necessidade de se aproveitar nas discussões dados de caracterização e análise dos sedimentos nos portos, consolidado em um Banco de Dados pela SEP. Em que pese o bom andamento das discussões, relato confirmado pelo representante de SP, José Bevilacqua, o coordenador indicou que, apesar dos esforços para a conclusão dos trabalhos ainda este ano, seria importante a prorrogação do prazo por 6 meses para uma boa finalização das discussões, o qual foi concedido pela Câmara Técnica.

4.2. Aprovação do novo Regimento Interno do Conama

Redistribuição dos trabalhos da CTCQA na Câmara Técnica de Controle Ambiental e Câmara Técnica de Qualidade Ambiental e Gestão de Resíduos, após a publicação do Regimento.

A diretora do DConama, Adriana Mandarino, informou que o novo Regimento Interno está em análise na Consultoria Jurídica do MMA e, após sua publicação, haverá redistribuição das matérias da CTCQA. Dessa forma, adiantou aos presentes a necessidade de verificação junto às instituições do interesse em participar de cada uma das novas Câmaras Técnicas, processo que será iniciado formalmente quando convocada a próxima plenária e finalizado em sua realização.

4.3 Agenda da Câmara Técnica para 2012.

O presidente da CTCQA considerou prejudicada a análise desse ponto de pauta, tendo em vista a reconfiguração da CTCQA, conforme novo Regimento Interno.

5. ENCERRAMENTO

CONAMA

GOVERNO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

49ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.

Brasília/DF
18 de Outubro de 2011

(Transcrição ipsis verbis)
Empresa ProiXL Estenotipia

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Bom dia a todos. Desculpa um pouco o atraso. Temos quorum? Podemos começar a nossa 49ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, uma reunião que nós estamos prevendo só para o dia de hoje, com exceção das outras reuniões que principalmente fontes fixas nós estávamos fazendo isso de três dias, então, dá em encurtada hoje. E nós temos nessa reunião dois pontos relevantes, um é em relação a 418 proposta de revisão que nós tínhamos aprovado na Câmara Técnica de Controle e Qualidade e que foi encaminhada à Câmara de Assuntos Jurídicos e depois eu vou entrar um pouco mais nesse ponto, pediu a devolução em cima de argumentações de caráter procedimental. E também temos hoje aqui a discussão de resultados do GT que discutiu os aspectos das responsabilidades fabricantes e importadores quanto às tecnologias voltadas ao atendimento dos limites do PROCONVE. O resultado do avanço que nós temos feito nessas resoluções foi ter colocado padrões tecnológicos cada vez mais restritivos e que trazem também com isso uma complexidade muito grande na sua implementação. Então, essa Resolução, essa proposta deverá ser apresentada para a discussão da Câmara. Mas, vamos assim seguindo com o nosso roteiro de sempre, eu gostaria de perguntar se existe alguma observação em relação aos resultados e transcrições da 48ª reunião da CTCQA, que é a Câmara Técnica e a transcrição da 44ª, que foi numa época que nós não tínhamos, nós estávamos com problema do contrato aqui do registro das reuniões e que foi disponibilizado no site, a informação que a Daline me passou e que está a disposição para qualquer observação que os senhores e senhoras tem. Se não há nenhuma observação, então, nós consideramos aprovado o resultado das transcrições e nós passamos aí para Ordem do Dia. Como eu falei, nós temos na Ordem do Dia esses dois processos, essas duas questões, dois temas e também ao encerrar da reunião, nós vamos ter o informe sobre o GT de Dragagem, o Dr. Robson virá aqui. Eu queria propor que nós déssemos esse informe no início da tarde, vai ser um informe de 10, 15 minutos só para esquentar a nossa reunião e depois nós temos outros informes relacionados ao Regimento Interno e a questão da Câmara Técnica. Eu acho que esse do Regimento Interno, a Adriana que vai dar o informe? A diretora, Drª. Adriana. Então, pergunto se há alguma observação em relação a nossa Ordem do Dia, os informes? Então, aprovada a nossa pauta. Vamos passar então, item 3.1, que é o processo de revisão da 418 e que como eu tinha informado, foi aprovado na reunião acho que de abril ainda, e foi encaminhada à Câmara de Assuntos Jurídicos e a Câmara de Assuntos Jurídicos pediu para retornar para a Câmara da Controle e Qualidade, fazendo algumas observações no sentido de aspecto de procedimento, de documentos e que nós entendemos, eu como presidente eu poderia responder plenamente sem precisar trazer para a Câmara Técnica. São razões que justifiquem ressubmeter a esta Câmara, mas eu fiz questão de trazer à Câmara, tem duas questões que eu acho importante. Primeiro que na Câmara de Assuntos Jurídicos nós tivemos uma disponibilização de um parecer técnico da CETESB e que a CETESB, por não poder estar presente àquela discussão à época, eu acho que fez questão de registrar essa posição e registrou essa posição dentro da Câmara de Assuntos Jurídicos. E acharam

importante a CETESB explicar o seu entendimento que a CETESB é o grande "esteio" de todo o PROCONVE desde o início desse processo, e tem um outro aspecto também que eu queria que disponibilizasse, nós recebemos uma carta do secretário Eduardo Jorge informando sobre as preocupações que ele tem em relação a essa demora da definição dos novos parâmetros porque como nós já tínhamos discutido aqui na Câmara Técnica, avaliação da Prefeitura de São Paulo, os dados que eles tem, já tínhamos apresentado aqui, assim como o Rio de Janeiro também nos disponibilizou informações, levará à grande reprovação no Programa de Inspeção Veicular na parte que diz respeito às motocicletas, o que a Câmara Técnica aqui entendeu como um elemento relevante quando definiu esses parâmetros, como interessa a nós que nós comecemos um programa de expressão veicular com 80% de reprovação. Isso não parece a melhor estratégia, até porque estamos trabalhando aqui com padrões nacionais, até porque os estados entenderem os seus programas do controle de poluição. Há a necessidade de fatores mais receptivos, eles podem também definir esses fatores mais receptivos. Então, dentro da perspectiva de metas progressivas, que foi trabalhada no âmbito Câmara Técnica, nós achamos importante a CETESB explicar a sua posição porque esse parecer entra fora do contexto da discussão que teve na Câmara Técnica, parece no que âmbito do Câmara de Assuntos Jurídicos e nós achamos que seria importante, na Câmara Técnica, receber esse informe da CETESB sobre a posição de São Paulo em relação ao programa da Resolução do CONAMA 148. E outro aspecto é realmente fazer uma discussão sobre essa solicitação aqui em virtude de não poder fazer essa alteração, o Secretário de Meio Ambiente de São Paulo, o Dr. Eduardo Jorge nos solicita uma discussão que seja estudada a possibilidade de apresentar na Plenária do CONAMA em novembro uma proposta de extensão do prazo de vigorar esses novos parâmetros se nós não conseguirmos resolver essa situação, para nós é muito ruim, o ideal é que nós conseguíssemos resolver essas questões no âmbito do CONAMA e evitasse essa que saísse da nossa governabilidade até com próprias ações judiciais e liminares. Nós entendemos que esse processo é um processo que está ainda na nossa governabilidade, nós podemos garantir que ele seja tranquilo. Então, feitas essas observações, a ideia não é nós reabrirmos essa discussão eu estou trazendo justamente porque eu vejo importantes esses esclarecimentos. Pretendo fazer um relatório disso para encaminhar à Câmara de Assuntos Jurídicos retratando que foi todo o processo e tem questões que a foram mencionadas, embora nós achemos que não sejam relevantes também, nós também vamos atender, mas vejo que a não ser que haja o entendimento de reabrir essa discussão, seria nós paulássemos essa discussão por esses primeiros informes da CETESB explicando a sua posição e depois nós abríamos essa consideração, essa reflexão sobre os impactos que o secretário Eduardo Jorge traz para o programa de controle o poluição de São Paulo, que é um dos poucos que estão em implementação e que, vamos dizer assim, traz a nós essa preocupação. Todos esclarecidos sobre o nosso encaminhamento? Por favor, Cristina da CNI.

A SRª MARIA CRISTINA YUAN (CNI) – Eu só queria entender melhor um pouco o que houve, o que ele está exatamente pleiteando.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) - Nós não disponibilizamos, até poderia ter disponibilizado isso no site porque nós temos uma parte aqui do CONAMA só disponibilizado quando chega em tempo hábil. Eu acho que, às vezes, nós podíamos até encaminhar para o secretário não só disponibilizar no site, mas também enviar para os secretários. E o secretário Eduardo Jorge faz algumas afirmações decorrentes do processo, fala dos dados que a Prefeitura de São Paulo trouxe e menciona que no caso dos veículos de 2009, o índice de reprovação poderá atingir cerca de 80% categoricamente aqui e propõe, por esta razão, a Secretaria do Meio Ambiente envia à presença da Vossa Excelência, no caso está encaminhada à Ministra, solicitar providência em caráter de urgência para que se inclua na pauta da próxima reunião do CONAMA, pedido do Ministério do Meio Ambiente para prorrogação desse prazo que é mais um exercício. O Rudolf tem o art. 3º, queria passar de dois para três anos. Esse é o pedido de São Paulo. Na realidade, estou informando vocês, todos aqui até porque é importante que nós levemos para as nossas instituições e construamos uma posição convergente para Plenária de novembro, que eu acho que esse processo é um processo que tem que ser trabalhado. Não presenciemos aqui aprovar uma resolução de apoio, mas eu acho que seria importante nós avaliarmos um pouco os impactos e até que isso conste na nossa discussão aqui como ponto de que houve essa reflexão. Drª. Cristina, ficou claro? Eu vou pedir para todo mundo fazer uma cópia para disponibilizar para cada um dos Conselheiros.

O SR. RUDOLF NORONHA (MMA) – Só uma complementação bem rapidinha para ficar bem claro. A 418 dizia que os programas vigentes teriam dois anos para se adaptar a 418, que eles poderiam usar as regras anteriores por dois anos, e que o secretário está pedindo é que isso seja expandindo para três anos, que eles tenham mais um ano para usarem as regras anteriores da 418 ao invés dos dois, que os dois anos vencem exatamente agora em novembro, mês que vem.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) - Eu queria passar para o Dr. Bevilacqua que representa São Paulo, para nos informar e a Câmara Técnica sobre a posição do Governo do Estado de São Paulo e depois nós podemos abrir para algum comentário e fazer uma reflexão sobre essa questão que secretário Eduardo Jorge traz para nós, e nós temos aqui também o Governo do Estado do Rio de Janeiro, também o que isso pode implicar para o Governo, acho que deixar isso claro porque fundamental que nós tenhamos governabilidade sobre esse processo e deixar muito transparente o que a Câmara Técnica está entendendo como adequada estratégia para esse processo de implementação dos Planos de Controle de Poluição Veicular que estão, a maior parte dos Estados, agora, está concluindo nesse momento, a instabilidade realmente não ajuda em nada esse processo nacional. Então, Bevilacqua, a palavra é contigo.

EM BRANCO

O SR. JOSÉ EDUARDO BEVILACQUA (Governo de SP) – Senhor presidente, bom dia, bom dia a todos os Conselheiros, representantes, eu venho aqui representar a posição do Estado de São Paulo e talvez se eu precisar de alguma complementação técnica, o engenheiro Vanderlei Bonsani está aqui comigo para poder me ajudar. Bom, o assunto que diz respeito à revisão da Resolução 418 particularmente a tabela 3 do anexo I, ela estabelece os limites nacionais de emissão de monóxido de carbono, isto é, hidrocarbonetos e a pedido dessa avaliação, a CETESB produziu uma informação técnica elaborada pelos nossos especialistas que dá conta de um valor limite de 1% de monóxido de carbono para emissões a partir de 2009. Atingindo essa condição desses limites. Então, importante deixar claro que assa informação técnica é consubstanciada por toda uma base técnica de conhecimento historico que a empresa tem, companhia ambiental do Estado de São Paulo tem e que justifica de uma forma clara a Constituição desse valor. Mas, ocorre que ao mesmo tempo é possivel se perceber também que esse valor ganha, como já foi apontado pelo Dr. Volney, ganha um aspecto restritivos importante do ponto de vista do cenário nacional e que, portanto, sendo assim, o próprio programa de inspeção veicular de nivel nacional pode ficar severamente comprometido em função desses valores que ganham em caráter restritivo. O valor tecnicamente aceito é, como eu disse, ele consubstanciado por todas as informações, mas ele é parte do processo. Nós estamos discutindo aqui. Ele é parte do processo. Então, nesse sentido, aconteceu uma negociação, uma discussão entre a própria direção da CETESB com o Secretário Adjunto do Meio Ambiente, o Dr. Rubens Rizek, e essa discussão segue exatamente a posição que o IBAMA assumiu de uma proposta de modificação da tabela 3, me corrija se eu estiver errado; mas seria 2% acima de 205 cilindradas e 2,5% abaixo de 250 cilindradas de limite de emissão. Então, o que eu queria deixar bem claro aqui é que não obstante ao fato que a CETESB, no seu parecer, ressalte essa manutenção do valor de 1%, é um valor como eu estou considerando um valor restritivo, nós temos que considerar que nesse momento a implantação do programa nacional de inspeção veicular em vários estados vai, na sua essência, levar a uma adequação das emissões de todos os estados. Isso inevitavelmente. Portanto, esse valor de 2,5% permite que o programa não seja inviabilizado em nível nacional. Que é como eu ressaltei anteriormente, se nós, de cara, adotarmos um critério como esse, ocorre-se um sério risco de se inviabilizar em nível nacional a implantação de todos esses programas. E também é importante destacar que nós teremos a fase quatro agora do PROMOT que a partir de um de janeiro de 2014 vai necessariamente, é uma condição de pré-requisito, ele vai impor limites já mais restritivos em si, ele já está trazendo a questão dos limites mais restritivos, isso vai indubitavelmente levar ao melhor desempenho dos veículos, as suas emissões e, portanto, já em 2014, com essa fase 4 do PROMOT esses valores serão revistos. Então, pensando-se nessa linha de metas progressivas, como nós estamos discutindo aqui, até o próprio Dr. Volney falou um pouco dessas metas progressivas e nós concordamos com isso, é previsível que nesse mesmo nós tenhamos 2,5% em todo o país do que nós fiquemos sem um valor e, portanto, nós não temos como equalizar os avanços da implantação dos programas nos respectivos estados. Porque se nós ficamos sem essa referência, nós não temos como equalizar essas metas progressivas e, portanto, aprimorar a implantação dos programas nos estados. Então, a nossa posição aqui, Dr. Volney, que eu estou trazendo em nome como eu disse do Secretário Adjunto, Dr. Rubens Rizek, com a direção da CETESB é que nós possamos encaminhar no sentido de 2% e 2,5% com o valor, acompanhando a posição da Câmara Técnica. Coloco-me a disposição de esclarecimento se alguém quiser tirar alguma informação nesse sentido.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Obrigado, Dr. Bevilacqua, eu acho importante porque esse é um processo em que a Câmara Técnica não precisa de unanimidade, mas nós queremos que tenha espaço para construir suas convicções, que nós saibamos o que nós estamos discutindo e realmente trazer essa informação e trazer o depoimento e as diferentes perspectivas que nós possamos ter no âmbito que está representado no CONAMA. Eu achei que é importante esse primeiro ponto, registrar para mostrar essa convergência e que estamos tendo com o Governo do Estado de São Paulo, todos estavam presentes na reunião que a Câmara deliberou sobre a aprovação e pergunto, nós temos aqui o representante da Prefeitura de São Paulo o senhor Sérgio foi também presente, nós temos depois o ponto seguinte vai ser as observações do Dr. Eduardo o secretário Eduardo Jorge apresentou, mas eu gostaria de saber se tem alguma consideração em relação a esse ponto aqui que nós trouxemos as observações da CETESB, que não tem muito a se observar porque é uma observação no que fundo que é um posicionamento do Governo do Estado de São Paulo. Soraggi, CONAMA nacional com o parecer da CETESB.

O SR. LUIS EDUARDO SORAGGI (ANAMMA NACIONAL) – Concordância total com o parecer da CETESB e mantendo os parâmetros.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) - Esse foi o primeiro ponto. O segundo ponto eu gostaria de passar as cópias para os nossos Conselheiros para eles terem em mãos isso facilita muito. E aí não sei se o Dr. Rudolf pode fazer uma observação mais geral sobre o que essa carta traz, porque na verdade são as implicações daqui a pouco que nós temos que discutir porque, na realidade, como a Câmara de Assuntos Jurídicos não considerou essa questão do prazo, com peso a sua avaliação que eu tenho que lamentar porque realmente ela traz para a Câmara Técnica de Controle de Qualidade uma discussão que nós já tínhamos, a princípio, dado a nossa contribuição, mas diz aqui que houve essa observação, nós reapresentamos aqui até para aproveitar esse tempo que nós estamos tendo porque vai ser reavaliada, já está pautada para a próxima reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, mas nós temos um problema de tempo aí e nós temos a situação clara que quando chegar na próxima reunião da Plenária do CONAMA, pode haver pedidos de vista e pode haver a necessidade daqui a pouco de nós apresentarmos alguma coisa em caráter de urgência talvez dentro desses moldes que próprio secretário Eduardo Jorge apresenta no instituto de tentar, vamos dizer assim, construir uma posição que dê estabilidade para a implementação principalmente no curto prazo no programa de São Paulo, mas a médio prazo, que a partir de junho aí os processos de contratação já de implementação nos planos de controle começam nos Estados, nós não deixamos isso simplesmente sem um clara definição por parte do CONAMA. Eu não sei se o Dr. Rudolf gostaria da fazer uma observação

O SR. RUDOLF NORONHA (MMA) - O que me parece é exatamente isso que o presidente está levantando, porque vejam nós digamos que haja esse encaminhamento hoje na Câmara Técnica e na Câmara de Assuntos Jurídicos que se reúne a semana que vem o Plenário é em meados de novembro, se isso for aprovado em Plenário, eles teriam um mês e meio para as devidas adaptações ao início do programa no ano que vem, o Governo do Estado do Rio de Janeiro é a mesma coisa. Mas, qualquer falha nessa estratégia levaria a um problema grave porque o número vigente na 418 é um de CO. Então, o que me parece que a prefeitura solicita como se fosse algo como um plano B ou uma garantia de que haja essa possibilidade de que se estender por um ano aqueles dois anos iniciais para três para que eles pudessem mais um ano usar os valores anteriores, ou seja, todo o programa antes da vigência da 418. Nós conversamos agora um pouco com o pessoal do Rio de Janeiro também eu quero talvez o André também queira falar, o Estado do Rio de Janeiro ainda não levantou esse sinal vermelho pela seguinte questão, eles consolidaram agora os dados de 2009. Nós estamos falando das motos fabricadas a partir de 2009, portanto, que só foram inspecionadas a partir de 2010, e o Estado do Rio de Janeiro não tem esse número que a prefeitura de São Paulo já tem, então eles não tem como fazer uma estimativa de quanto seria uma reprovação com base em um ou em dois, mas eu tenho certeza que para eles quando eles estiverem também os números de 2010 consolidados, o sinal vermelho vai acender porque o nível de reprovação realmente vai ser muito alto pelo que nos vimos na última reunião de Câmara Técnica onde isso foi exaustivamente demonstrado pela prefeitura. Eu acho que a intenção do Secretário Municipal de São Paulo é essa é que haja esse plano B na hipótese de que a primeira estratégia não consiga chegar a tempo.

O SR. VOLNEY ZANARDI JUNIOR (MMA) – Dr. Sérgio, representante ANAMMA Sudeste

O SR. SÉRGIO FORINI (SVMA-SP) - Bom dia o que eu queria que o Dr. Eduardo Jorge colocou o grande problema não é os dois anos também é em novembro porque novembro nós estamos no meio da inspeção e São Paulo no meio da inspeção dos veículos e motos 9 e 0. Então, se for plantado nós temos que mudar o sistema e aí vai ter o pessoal que foi antes e nós mudarmos os índices. Então, que ele pede é que seja sempre para o próximo ano do exercício, que para nós começa em fevereiro. Então, que quando nós pedimos também isso era não começar em novembro, mas começar no próximo exercício que está pedindo também fora essa prorrogação para ter os ajustes dentro do nosso sistema

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) - Eu acho naquela realidade isso não tem sentido montar um padrão no meio de uma campanha. O ideal seria que realmente que os padrões fossem vigentes a partir de primeiro janeiro e todos que passem por aquela revisão naquele ano serão avaliados da mesma forma. Obrigado por esclarecer isso, completar a nossa interpretação do texto do secretário Eduardo, a palavra está aberta porque de uma certa maneira nós vamos ter que tentar encaminhar.

O SR. MÁRCIO BERALDO VELOSO (IBAMA) - Bom dia a todos, Márcio Beraldo Veloso do IBAMA, eu só queria fazer um depoimento rápido, nós estamos conversando sobre uma Resolução 418 que trata da implementação de inspeção veicular, só que nós estamos falando da um assunto que está próximo de fazer 20 anos, pelo menos 19 anos da Resolução 7 de 93 que já havia iniciado já havia regulamentado a inspeção veicular, ou seja, nós precisamos fazer um esforço para que nova celeuma não venha a evitar que um programa de inspeção nacional venha a ser implementado novamente por falhas de algum tipo. A Resolução 7 do CONAMA de 93 já estabelecia as implementações do programa de inspeção veicular e mesmo assim praticamente não houve inspeção veicular no Brasil a não ser iniciada no Estado do Rio de Janeiro. Então, é importante que se tenha em mente isso não devemos trazer mais celeumas mais discussões que venham a trazer dificuldades para que seja implementado nacionalmente o programa de inspeção veicular. Era isso.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) - A palavra está aberta eu acho que nós temos uma questão que nós vamos ter que amadurecer até a Plenária, o Ministério vai se debruçar, eu acho que ABEMA também, Dr. Elias, tem um papel fundamental dentro desse processo, os próprios estados estão nesse momento de concluir e começar o processo de implementação desses planos e me parece que essa instabilidade não ajuda esse processo. Então, isso acho importante que a ABEMA reflita sobre isso porque nós não podemos deixar essa situação afetar a estabilidade de programas com o programa de São Paulo e Rio de Janeiro que são dos dois únicos elementos que nós temos hoje para poder até juntar informações para tentar propor uma estratégia nacional. Então, eu queria deixar aberta para intervenção. Dr. Soares.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Francisco Soares, Fundação Rio Parnaíba. Eu acho que nós temos que começar a implementar e no decorrer do processo é possível que se corrijam falhas jamais impedir ou atrasar a implementação desse programa no Brasil. Todos os municípios por aí já estão também na expectativa e que esse programa comece a deslanchar e que eles comecem a cobrar. Então, será em benefício para todo o Brasil e para o setor industrial que vai ter que se aprimorar ao longo do processo. Então, seja implementado o mais rápido possível.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Doutor Bocuhy.

EM BRANCO

O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (PROAM) - Bom dia, eu queria trazer um pouquinho, Volney, toda essa questão para a discussão de fundos, em relação a todo esse nosso esforço, ele está envolvido diretamente com a punição da poluição atmosférica em regiões como São Paulo, Rio de Janeiro. O MS publica recentemente um estudo que diz que o Rio de Janeiro é uma das cidades mais poluídas do mundo e São Paulo, nós temos agora no período de inverno, um índice preocupante de 20 mortes por dia em função de poluição atmosférica. É sabido que as motocicletas são altamente poluidoras e se contra nesse processo. São Paulo, por exemplo, nós temos um contingente de motoboys considerável, o uso de motocicleta é muito elevado, então essa discussão que se trava não pode perder de vista o objetivo prioritário da inspeção veicular, que é levantado com muita clareza pelo IBAMA, que a diminuição do índice de poluição de São Paulo. Qualquer dilação de prazo que seja colocada vai implicar em agregar mais poluentes à atmosfera de São Paulo, ou seja, se nós perdermos de vista o princípio que nos traz a esta discussão, nós vamos estar não adotando a melhor estratégia, mas sendo tímidos numa estratégia que pretende resolver um problema de poluição que vitima, no inverno, 20 pessoas por dia na região metropolitana de São Paulo. Então, eu acho que não é possível que se advogue essa discussão com base na perspectiva de uma estratégia mais tímida, mas que nós devemos ter uma estratégia corajosa e que possa realmente fazer frente a esse elemento de importante de proteção de saúde pública.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) - Eu queria você comentasse, eu acho que importante porque ele coloca um plano de fundo e com certeza eu queria depois o Dr. Rudolf diferenciasse, dizendo claramente o entendimento que Ministério tem sobre esse processo como nós queremos começar essa discussão.

O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (PROAM) - Em outubro do ano passado, nós entramos no CONAMA com uma solicitação de revisão do CONAMA 203/1990, que está defasado em 20 anos com relação aos padrões de qualidade do ar de acordo com os volumes indicadores da Organização Mundial da Saúde. Em São Paulo nós fizemos a proposta do Conselho Estadual do Meio Ambiente, conseguimos avançar para uma contextualização, o CONSEMA recentemente aprovou, mas na área nacional nós ainda não temos essa contextualização. Então, nós estamos reiterando a Ministra que sobre a necessidade de que nós atualizemos os padrões de qualidade do ar no Brasil e certamente a atualização de padrão de qualidade do ar vai exigir das políticas públicas, as políticas de controle um maior empenho e uma atitude mais corajosa do que essa que nós estamos vendo aqui hoje. Então, a nossa posição, do PROAM, do Movimento Ambiental do Estado de São Paulo em defesa de saúde pública, em defesa da melhoria da qualidade do ar da região metropolitana e, conseqüentemente, do Rio de Janeiro e todas as regiões saturadas do Brasil, então nós queremos que realmente essa revisão seja feita para que nós avancemos nas políticas de controle no Brasil.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) - Eu acho importantíssimo registrar essa demanda. Eu queria que o Rudolf fizesse uma intervenção, o Ministério recepcionou e está dando os encaminhamentos internos para que nós possamos estabelecer uma discussão em relação a isso.

O SR. RUDOLF NORONHA (MMA) - Nós temos uma convicção muito grande da necessidade da rever o padrão nacional da qualidade do ar e a vontade nossa do corpo técnico da direção do Ministério que seja feito, o que nós não queríamos era ter iniciado uma discussão isolada de uma revisão de padrão nacional de qualidade do ar, mas que tivéssemos um conjunto de ações interligados e abrangentes que levasse a uma ação coordenada nossa. Então, nós já nos comprometemos, o nosso próprio secretário, Dr. Nabil já enviou ao DCONAMA um documento que nós devemos iniciar essa discussão no início do ano que vem com estabelecimento de um GT no âmbito da Câmara Técnica para que nós discutamos essa revisão já são mais de 20 anos. A maioria das pessoas com quem eu tenho conversado, tem se esforçado muito no encaminhamento dessa discussão. Inclusive, de que nós possamos talvez adotar no Brasil o padrão da OMS, esse é o meu posicionamento pessoal e de muito técnicos que eu tenho conversado, não é ainda um posicionamento do Ministério do Meio Ambiente, a nossa vontade é essa, e que nós temos esse compromisso de iniciar essa discussão no início do ano.

O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (PROAM) - Só uma questão importante, que a organização mundial da saúde nos falou dos indicadores, ela não dá conta da realidade brasileira na medida em que nós temos, por exemplo, a emissão aldeídos provenientes da queima de álcool combustível e outros elementos que poderiam ser trabalhados colocar essa ressalva.

A SRª. MARIA CRISTINA YUAN (CNI) – Eu acho que foi dito aqui uma coisa uma questão importante, que é a questão da saúde pública, principalmente das grandes metrópoles, mas assim o que nós também temos que perceber é que está largamente associado às políticas públicas da área de transporte. Então, o que nós vemos nas cidades como o Rio de Janeiro, São Paulo e várias outras é que tem se privilegiado, no transporte, dentro dos municípios, o transporte por veículos, por ônibus, não via metrô ou várias outras, por exemplo, no Rio de Janeiro, estão previstos grandes eventos nos próximos anos, o que nós vemos e eu moro na área da Barra, são alargamento de pistas para que possam beneficiar, discordo, mais veículos ainda, em vez de privilegiar o meio de transporte coletivo, mais rápido e mais ágil. Então, o que acontece? Hoje em dia todas as pessoas precisam se deslocar com muito mais rapidez e muitas vezes o fazem através de motos ou até mesmo de carros devido à ineficiência das políticas públicas na área de transportes. Então, eu acho que, vamos dizer, está tudo ligado essa questão de meio ambiente da questão dos padrões de qualidade do ar só vão avançar se outras áreas do Governo trabalharem de forma conjunta, é muito mais macro do que nós imaginamos e muito mais interligado do que nós imaginamos. Eu acho que essa é uma questão internamente, dos governos tanto do federal como dos estaduais, isso tem sido discutido de uma forma mais integrada, senão nós não vamos resolver porque se colocar nos padrões de qualidade e as pessoas precisam continuar se deslocando porque todos têm que ter o seu ganha pão do dia a dia, não tem como resolver essa questão, realisticamente falando. Especificamente, em relação a essa Resolução pelo que eu entendi, quer dizer, há uma revisão (...) São Paulo que está se estabelecendo por essa nova proposta de padrões nacionais que localmente, estadualmente, cada órgão responsável pelo assunto poderá definir os melhor níveis.

O SR. LUIS EDUARDO SORAGGI (ANAMMA NACIONAL) – Uma dúvida. Como que será o trâmite para a análise do pleito de São Paulo para o adiamento da recepção dos novos parâmetros?

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) - Na realidade como já foi feito, nós vamos ter uma Plenária agora em novembro, nós pretendemos aí construir um entendimento primeiro nós trabalhamos ainda firmemente no objetivo de aprovarmos essa revisão. Então, eu acho que aprovando essa revisão, maior parte desse problema está resolvido. Dentro desse cenário é claro que tem um cenário que é o cenário, vamos dizer assim, que nós entendemos como inadequado, sob vários aspectos, nós deveremos aí negociar uma apresentação de um momento para tentar minimizar esse impacto uma Resolução em caráter de urgência que aí a presidência pode apresentar regimentalmente para tentar trabalhar esse processo, mas esse processo promete ser uma surpresa, nós já trouxemos aqui, todos temos ciência que existe essa demanda do Estado de São Paulo. Agora, não acho que seja, o caso, nós discutirmos isso na Câmara, porque eu continuo trabalhando que o bom senso vai imperar e nós vamos conseguir resolver no âmbito do CONAMA essa questão da revisão desses parâmetros que me parece aqui tem um largo entendimento da sua convênios. Ok? Eu acho que essas seriam as questões de mérito eu acho que nós meio que esgotamos já esse ponto eu não sei se teria nada mais a adicionar. Já que vamos abrir deixa-me dar a palavra. Eu preciso que seja registrado com identificação.

O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ENVIRON MENTALITY) - Meu nome é Gabriel Branco, bom dia a todos. Eu queria só esclarecer essa questão do prazo, da questão prática dele não é necessária uma ampliação do prazo por mais um ano como foi dito. É preciso unir a data de início com o início do exercício. Então, se resolver hoje, até o final do ano, até novembro mesmo, seria um acréscimo de um prazo de um mês para recomeçar só no próximo exercício para vencer dezembro, sem mudar padrões do programa durante a sua execução. Para evitar problemas do tipo, digamos que mude no dia 25 de novembro, como está previsto, o sujeito é reprovado não dia 24, com 6,1% de CO (...) D e no dia 26 ele volta feliz da vida com 3%, e é reprovado de novo porque agora o padrão é 2,5%. É só para evitar esse tipo de problema que gera reclamação. Não é dar mais um ano para apreender alguma coisa. É começar no dia 1º de fevereiro ou em qualquer outro dia do ano. A questão da redação que o secretário fez é muito feliz porque ele fala que no próximo, no exercício imediatamente posterior à publicação da decisão, qualquer que ela seja. Então, se publicar até 31 de dezembro, vale para o ano que vem como está esperado. São duas questões que é claro.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível).

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu acho que têm questões que não estão realmente abrindo essa discussão. Nós vamos propor uma Resolução, e nem acho que seria adequada fazer isso nessa reunião, porque como todos estão recebendo isso agora, como é que nós vamos construir um entendimento. E aí, nós, na reunião do CONAMA, vamos ter mais elementos para saber o tamanho desse problema: se ele vai ser um problema que vai ter duas ou três dimensões, ou se isso aí faz com que nós estejamos sob alerta. Acho que essa é uma questão que tem mérito, não tem alto grau de complexidade, sob o aspecto de avaliação, de um problema restrito, mas nós temos que ter, vamos dizer assim, um grande acordo institucional para fazer isso grande dentro desse prazo.

O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (PROAM) - Bem rapidamente, é com relação a isso: se há uma justificativa do ponto de vista de estratégia e complementação de programa, é claro que isso uma preocupação saudável, porque você trabalha com programa de forma pedagógica e etc. Por outro lado, a dilação de prazo pode impactar em um elemento de agregar mais poluição à atmosfera. Há impacto, essa dilação traz impacto? Eu acho que essa justificativa tem que ser muito clara, e não pode ser apenas um ofício de secretário dizendo pedagogicamente ou estrategicamente para o programa, e ele se sentiria prejudicado em termos de imagem, de setor público. O ano que vem é um ano de eleições etc. O secretário parece que é candidato também a Prefeito de São Paulo, por um partido. Então, existe toda uma questão que, do ponto de vista de controle de poluição, é relevante. Os programas políticos, municipais, para nós aqui, eu acho que são importantes na nossa concepção cidadã de voto, o que for, mas nós não podemos abrir mão do nosso papel institucional que é avaliar qualquer alteração, qualquer dilação de prazo com relação aos impactos que trazem a poluição na região de São Paulo.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Nessa questão, tem aspectos que eu vou pedir orientação para a nossa consultaria jurídica do Ministério. É por isso que eu estou pautando bem, e anoto muito claros aspectos até, vamos dizer assim, jurídicos. E eu acho que nós temos porque nós temos um problema maior que é justamente essa questão da revisão que já deveria estar lá pautada na Plenária do CONAMA, esse é o problema que nós temos hoje, que realmente nos preocupa. E essas são questões de caráter de tecnalidades, que nós vamos ter que ver até sob aspecto jurídico, como constroem isso aí, que nós podemos também avaliar e construir isso até a Plenária. A ideia é que

EM BRANCO

nós construamos os conceitos. Eu trouxe esse elemento aqui hoje, porque eu acho que seria fundamental informar a Câmara e dar tempo para a Câmara refletir. E nós não somos aqui só, nós estamos dentro do nosso papel junto às nossas instituições. Então, temos que orientar as nossas instituições na medida em que houver necessidade de esclarecimento ao Ministério do Meio Ambiente que está à disposição, a prefeitura de São Paulo aqui também disponível, o Governo do Estado do Rio de Janeiro, e nós estamos em um processo de implementação e um processo muito dinâmico, com várias facetas, várias dimensões. E eu acho que nós temos aqui construído sempre um clima de tentar construir consciente, de ter clareza nas convicções, apesar de nós muitas vezes ter diferentes perspectiva. Então, eu acho que essa é a ideia. Eu pergunto só se a prefeitura gostaria de fazer algum comentário. Porque, no meu entendimento da Câmara, nós acabamos reabrindo a discussão a cada momento. É importante, mas eu a acho que chega a um momento em que nós já amadurecemos.

O SR. SÉRGIO HENRIQUE FORINI (SVMA/SP) - Quando o Dr. Eduardo Jorge trouxe uma proposta, ele trouxe uma proposta de implementação do que a prefeitura conhece do sistema implantado, do que nós estamos trabalhando desde 2008. Nós abrimos um processo de implementação e consolidação do projeto. Hoje nós estamos multando nos radares, e a adesão está aumentando mais quando começa as multas nos radares. A preocupação da secretaria do verde é com uma outra coisa. Se nós começarmos a ter índices muito acima e uma reprovação muito grande, caem em descrédito o processo todinho, o projeto inteirinho, que está desde 2008 e está muito aceito pela população. Não tem parte política. Tem uma coisa de nós estarmos andando, nós estamos restringindo os índices a cada ano, mas com base nos bancos de dados, em tudo que foi analisado antes. Então, o que o representante de IBAMA colocou tem isso, tem desde 1993, tentando implementar. A prefeitura começou em 2008 e está em índice progressivo. A prefeitura não está aumentando, mas tem o risco muito grande de que você colocar em descrédito tudo que foi feito, por uma proposta de vamos reprovar 80%. A prefeitura de São Paulo tem um posicionamento, nós vamos chegar nesse índice. Mas nós queremos que isso chegue através de banco de dados, de todo um estudo, o que nós temos, que a prefeitura do Rio tem, discutindo junto e também aqui com a Câmara Técnica.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) - Tem uma questão só que eu queria, assim como eu estou fazendo esse apelo aí para que todos reflitam e discutam com as suas entidades em relação a essas decisões que nós vamos ter que tomar nos próximos 45 dias, eu queria também chamar atenção para algo que eu acho muito importante: que todos dialoguem com os seus representantes da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos. Porque, às vezes, eu estou percebendo um certo distanciamento. Nós não podemos ter, na mesma instituição, tanto distanciamento entre posições. E eu acho que talvez é um trabalho que nós tenhamos que fazer, eu vou ver se eu mesmo vou a essa reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, vou fazer um relato desse processo todo, porque eu acho fundamental que nós trabalhemos de uma forma coesa, em todas as Câmaras no âmbito do CONAMA. Então, eu queria pedir, fazer esse pedido, se há algum tipo de esclarecimento, apresentem isso aos seus representantes, para que nós possamos não só segmentos, fazer uma reunião tranquila, no sentido de nós não precisarmos estar repetindo coisas, que nós, muitas vezes, a própria questão da legitimidade do representante da prefeitura de São Paulo foi arguido dentro desse processo da conduta jurídica. Nós achamos que tudo bem, é um processo transparente. Então a pergunta pode ser feita e, de repente, ser resolvida lá mesmo, não precisava ter sido retornadas para a CTCQA. Então, eu queria fazer esse registro. EU acho que nós encerramos esse ponto, ficando claro aí o apoio da CETESB a esse encaminhamento, nesse contexto que o Dr. Bevilácqua chamou atenção, e esse registro da preocupação que foi encaminhado pelo secretário Eduardo Jorge e que o Ministério do Meio Ambiente deverá avaliar e conversar com o segmento do CONAMA, no sentido do melhor encaminhamento. Mas, eu continuo achando que nós vamos conseguir resolver grande parte desse problema, aprovando essa revisão. Então, agradeço. E nós passamos para o próximo ponto de pauta que é justamente esse relato aí que o Grupo de Trabalho traz agora sobre resultado. Eu peço o Dr. Cláudio Liberman, o coordenador geral da diretoria de qualidade do IBAMA e coordenador do Grupo de Trabalho, que faça a sua apresentação.

O SR. CLÁUDIO LIBERMAN (IBAMA) – Obrigado, doutor Volney. Bom dia a todos. É para relatar o resultado do Grupo de Trabalho sobre novas tecnologias. Nós fizemos duas reuniões. O Grupo de Trabalho se reuniu por duas oportunidades. A última foi em julho passado, quando foi discutida amplamente a proposta da nova Resolução. E ficaram pendentes duas questões de conceito, que seria um conceito de insumos e algumas exceções, que estão dentro do texto da Resolução. Nós recebemos também da ANFAVEA um pedido de nova reunião, mas que, como ficaram somente dois pontos a serem discutidos, nós achamos que poderíamos trazer à discussão aqui dentro da Câmara Técnica. Então, foram recebidas algumas propostas e que foram condensadas dentro dessa proposta que está aí na tela. Nós gostaríamos de discutir essas propostas que foram encaminhadas.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Por que você não apresenta todo o processo para todos? E depois nós retornarmos a esses destaques. Aliás, são destaque que, na realidade...

O SR. CLÁUDIO LIBERMAN (IBAMA) – A Resolução, então, que estabelece a responsabilidade dos fabricantes e importadores de veículos sobre tecnologias utilizadas para o atendimento aos limites de emissões estabelecidas pelo programa de controle de questões veiculares. Há uma proposta da ANFAVEA no sentido de alguma proposta, que estabelece a responsabilidade dos fabricantes e importadores de veículos ou motores sobre as tecnologias utilizadas para o atendimento aos limites de emissões estabelecidos pelos programas de controle de emissões, além dos fabricantes e importadores dos insumos das tecnologias. Esta é a proposta da ANFAVEA. Eu não sei se haveria algum comentário sobre isso.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Uma dinâmica, Cláudio. Nós vamos apresentar, porque depois nós vamos abrir para a discussão. E, na realidade, isso já entra como se fossem emendas ao texto base. Então, vamos fazer uma apresentação geral para passar o objetivo, o pessoal ter contato, explicar, conta a história do Grupo de Trabalho, e depois nós abrimos para a discussão.

O SR. CLÁUDIO LIBERMAN (IBAMA) – Então, tem as considerações, que faz referência a Lei 8.723, que dispõe sobre a redução de poluentes por veículos automotores e a Resolução 297 de 26 de fevereiro de 2002, que estabelece limites para emissões de gases poluentes por ciclomotores, por motociclos e veículos similares novos. Considerando a existência de diferentes tecnologias adequadas, de eficácia comprovada, que permitem atender às necessidades de controle ou poluição, considerando que os veículos depois de comercializados devem manter as emissões de gases poluentes, dentro dos padrões estabelecidos pela fase de exigência, para a qual foi homologado, resolve: 1º Definir obrigações de fabricantes ou importadores de motores ou veículos cujas configurações foram homologadas pelo IBAMA, para atendimento ao Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE ou ao Programa de Controle da Poluição do Ar por Motocíclos e Veículos Similares – PROMOT, referentes às tecnologias de controle das emissões de poluentes de acordo com os parágrafos a seguir. § 1º O fabricante ou importador de veículos ou motores detentores de Licença para uso da configuração de veículo ou motor (LCVM) ou Licença para uso da configuração de motociclos e similares (LCM) são responsáveis pelas tecnologias de controle das emissões de poluentes neles incorporados. § 2º O fabricante ou importador fica responsável por garantir a disponibilidade, diretamente ou por terceiros, dos insumos não incorporados aos motores e veículos, mas essenciais para o desempenho das tecnologias de controle de emissões por eles adotadas, exceção feita àqueles, objeto de regulamentação específica por órgão competente. § 3º A disponibilidade dos insumos citados no § 2º por outros agentes econômicos, que não os fabricantes ou importadores de veículos e motores, não isenta os mesmos fabricantes ou importadores da responsabilidade definida no § 2º. Novo § Para fins desta Resolução, entende-se por insumos todo e qualquer produto cuja finalidade específica seja a de prover o adequado funcionamento das tecnologias de controle adotadas pelas configurações homologadas, sendo utilizado diretamente no tratamento das emissões. § 4º O fabricante ou importador deve informar aos proprietários acerca da correta aplicação e funcionamento das tecnologias por ele utilizadas inclusive após comercialização do veículo ou motor. Art. 2º Os fabricantes ou importadores de motores e veículos deverão informar, ao IBAMA, tão logo seja de seu conhecimento qualquer não conformidade identificada, em qualquer configuração homologada, relativas aos itens de controle das emissões de gases poluentes. Parágrafo único. Esta exigência é válida pelo prazo em que o fabricante ou importador garante a manutenção dos níveis de emissão homologados. Art. 3º Os fabricantes e importadores de insumos deverão destinar parte de sua produção para atendimento aos fabricantes de motores e veículos, em percentual necessário ao abastecimento, em condições de preço de mercado. Art. 4º Para atendimento da disponibilidade do insumo, o fabricante ou importador de veículos ou motores poderá celebrar contrato de distribuição ou concessão, observadas as normas pertinentes à comercialização de veículos, peças e motores. Art. 5º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação. Proposta ANFAVEA. Art. 5º Esta resolução entra em vigor em um ano, após a data de sua publicação.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Quem são (...). Por que alguns estão em azul?

O SR. CLÁUDIO LIBERMAN (IBAMA) – Em azul forma os itens que ficaram pendentes...

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Sem consenso? Tem algum proponente para esse ...? Quem são os proponentes? Tem como saber aí?

O SR. CLÁUDIO LIBERMAN (IBAMA) – Em vermelho é ANFAVEA.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – E azul quem é? Eu estou pedindo o esclarecimento... Eu acho que é importante identificações. Porque agora eu vou abrir para considerações gerais: o que é, qual é o objetivo, para quem... Aí depois talvez nós entremos na discussão mais específica. Mas para nós entendermos a necessidade, está claro que há uma necessidade de coordenação, cada vez que avançamos nessas questões tecnológicas, mais questões têm que ser coordenadas dentro desse processo, e essa Resolução procura fazer essa previsão. Então, Cláudio, só para que você me esclareça essa questão do azul e depois nós abrimos para o esclarecimento dos Conselheiros.

O SR. CLÁUDIO LIBERMAN (IBAMA) – As propostas foram...

O SR. MÁRCIO BERALDO VELOSO (IBAMA) – No GT, o que ficou em azul foram as discussões que ficaram adiantadas na discussão geral, mas sem definição no final. E o que está em vermelho é que realmente foi proposto pelo ANFAVEA e ficou também para decisão. Eu só queria fazer... Posso continuar? Eu só queria relembrar o motivo dessa proposição. Com o advento da Resolução 403, que estabeleceu o PROCONVE P7, foi necessária a introdução dos fabricantes de veículos e novas tecnologias. E essa nova tecnologia trouxe insumos que precisaram ser produzidos por terceiros, sem que a indústria

EM BRANCO

automobilística se responsabilizasse, tivesse se responsabilizado por esse insumo. Então, ficou a cargo de outros a necessidade de cumprir, e eu estou colocando claramente, com o ar. Então, a indústria automobilística tem por introdução uma nova tecnologia, mas não se responsabilizou pelo ar. E o ar acabou sendo de responsabilidade de terceiros. O que se está querendo aqui é isso. A partir do momento em que a indústria venha a introduzir nova tecnologia, e que se necessidade de algum insumo, aquela definição de insumo atende a essa necessidade, e que a indústria se responsabilize por todo o insumo que seja necessário para o atendimento da tecnologia em caráter complementar. Então, é dentro dessa lógica. Para que se emite alguma solução de continuidade em algum processo, que não possa depois dar sequência, não só no início do atendimento da fase como a posterior. Ou seja, passados 2, 3, 4 anos que o veículo já está no mercado, então não tem mais insumo, como é que ficaria o atendimento às emissões em uma situação dessas? Então, a impressão que passa é que a necessidade da colocar a entrada em vigor do insumo dessa Resolução só daqui um ano é que está se preocupando se vai ser exigido do ar. Eu acho que estou ajudando aqui, não tem problema. O problema é que não se repita a situação que aconteceu do ar.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Eu gostaria de transferir a palavra para a representante da Companhia do Instituto de Energia e Meio Ambiente.

A SRª. KAMILLA B. CUNHA (IEMA) – Bom dia a todos. Eu estou no Instituto de Energia e Meio Ambiente. Nós participamos do Grupo de Trabalho. A proposta de conceituação dos insumos nós já tínhamos levado na primeira reunião do Grupo de Trabalho. E por conta dessa discussão, foi levantado que o conceito de insumo não estava tecnicamente coleto e, portanto, não abarcava todas as possibilidades de insumos necessárias. E houve a proposta da ANFAVEA no que diz respeito à exceção conforme os órgãos competentes. Nós enviamos um comunicado ao coordenador do Grupo de Trabalho esclarecendo e falando que a proposta da ANFAVEA, a alternativa da ANFAVEA, na sua avaliação, ela precisa de uma avaliação jurídica, de uma análise jurídica. Portanto, não nos sentimos competentes, no âmbito do Grupo de Trabalho, em uma Câmara Técnica de controle e qualidade ambiental, avaliar. Porque as suas consequências e a sua análise de fundo é jurídica. E que, ao contrário do que nós proporíamos, é que uma nova reunião do Grupo de Trabalho, para se melhorar tecnicamente, junto com todos os técnicos, inclusive da própria ANFAVEA, o conceito de insumo. E, de lá para cá, veio a decisão da Câmara Técnica. Então, nós não nos opomos à proposta da ANFAVEA, até mesmo porque não nos sentimos em condições de avaliar a sua adequação que é a avaliação jurídica, e não técnica.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu só queria fazer uma observação de caráter mais metodológico, para que, que está apresentando, não confundir um pouco. Porque assim, quando for, nós estivermos avançando na discussão depois, eu vou ter que aprovar o texto base. Então, em princípio, para mim, porque eu acho que é um elemento importante que todos devemos considerar nessa discussão. O texto base é o que está em preto. Na realidade, o que está em cor são destaques. Então já apresentamos antes. Só que esses destaques não têm quem defenda. Eu acho que são... Todos os azuis, então, são do instituto, é isso? Porque eu estou vendo aqui a memória da reunião... Não é isso. *(Intervenção fora do microfone. Inaudível)*. Então, eu gostaria que depois gradativamente durante a conversa fosse se identificando quem é responsável por qual emenda. Só uma questão de método porque, senão, como é que nós trabalhamos aqui? Nós aprovamos um texto base, não tendo problemas de emendas, sem prejuízo de emendas. Mas, na realidade, nós estamos com várias emendas, e nós temos que ver... Sem nomes, e saber que é o responsável por essas emendas. Isso acaba afetando a dinâmica da reunião, porque nós ficamos sem saber de onde é que vêm essas propostas. Não flui. Então, eu queria só pedir na medida em que a discussão for avançando, para uma discussão de caráter geral nesse primeiro momento, o pessoal vai se identificar.

A SRª MARIA CRISTINA YUAN (CNI) – Eu fico feliz de o presidente dizer que estava um pouco confuso porque eu também fiquei com muitas dúvidas. Algumas delas já foram esclarecidas com a fala do coordenador Cláudio e pelo Márcio de qual seria o objetivo dessa proposta de emissão. Porque a minha primeira pergunta era exatamente essa: já havendo Resolução no CONAMA que estabelece limites de emissão de veículos, limites a serem atendidos, a meu ver, a forma como eles seriam atendidos era problema de quem tem que atender, assim como estabelece, nós aprovamos recentemente a Resolução sobre fonte fixas estabelecendo padrões de qualidade, padrões de emissões. A forma como cada tipologia vai atender vai verificar dentro de melhor viabilidade técnica e econômica. Então, a minha primeira questão e que eu trago à consideração dos meus colegas de Câmara e do presidente é: se caberia esse tipo de determinação, se estaria dentro das competências legais do CONAMA? Porque interfere no mercado nas atividades econômicas, principalmente alguns artigos como, por exemplo, o art. 3º. Então, eu gostaria de saber, presidente, se seria possível, até por uma questão de recursos econômicos de todos nós que nos deslocamos para cá e tudo mais, se o teor, não na forma final, mas o conceito aqui expresso já teria sido objeto de uma análise da área jurídica do Ministério do Meio Ambiente ou do próprio IBAMA. Porque o primeiro passo seria esse: se do ponto de vista do próprio Ministério do Meio Ambiente, o que está disposto aqui teria a cobertura legal dentro do que está expresso em lei, Decreto, sobre as competências do CONAMA. Esse é o primeiro ponto que eu gostaria de trazer. Também registrar que, segundo me informaram os representantes ANFAVEA, nem todas as sugestões feitas estão aqui. Parece que já houve uma pré-avaliação do grupo do que seria aqui incorporado em termos de emenda ou não. E como disse também a representante do IEMA, quer dizer, não ficou absolutamente claro de que insumos estão se tratando aqui nessa proposta de Resolução. Então, assim, me parece que o texto em si careceria aí de um maior aprofundamento ou detalhamento, porque quanto mais vago for o texto de uma regulamentação, maior insegurança jurídica se criará e também dificultará a sua própria implementação. Então, eu vejo, quer dizer, tem dois estágios aqui: a primeira seria uma avaliação da área jurídica, da Procuradoria Jurídica Ministério, do Ministério do Meio Ambiente ou do próprio IBAMA sobre o que está aqui disposto, se insere dentro da competência do CONAMA para dispor sobre matérias desse tipo, e o segundo era da questão do desdobramento do texto, de que forma nós poderíamos ajustar para que, em não sendo, pudesse se ajustar às competências legais o CONAMA, e terceiro, um aperfeiçoamento porque insumos ou garantir a disponibilidade diretamente ou por terceiros, eu não sei como por terceiros você poderá assegurar a disponibilidade de qualquer coisa. Nós temos o exemplo claro que é o exemplo do Etanol. Nós todos, várias pessoas compraram carro um tempo atrás movido a Etanol, e o Etanol, por uma questão de mercado, por uma questão de disponibilidade do insumo, não foi ofertado no mercado. Regras de mercado, a ordem econômica das coisas. Então, isso não pode estar divorciado do que se dispõe mais uma vez aqui, como eu falei, em relação à matéria anterior, não pode estar divorciado dessa ótica ambiental. Nós estamos falando de realidade. Então, embora tenhamos todas as melhores intenções, em termos de proteção do meio ambiente, da qualidade do ar e tudo, isso tem que ser feito de tal que se ajuste aos fatos concretos. Então, assim, se não existir oferta, não haverá como cumprir, e não há como o fabricante que depende de terceiros garantir isso. Ele não pode ser penalizado por isso. Nós vivemos, estamos vivendo nesse momento uma severa crise mundial, onde as coisas estão muito mais inseguras. Então, eu acho que as coisas têm que ser analisadas dentro desse contexto. Então, são essas as minhas primeiras observações de caráter geral, e naturalmente durante a evolução das discussões nós podemos oferecer outras contribuições.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – A ideia é abrir essas questões mais gerais e realmente tem questões aí que nós vamos ter que amadurecer. Eu queria que o Cláudio e o Márcio fossem recolhendo essas observações, para depois fazermos algumas observações gerais.

A SRª. CHRISTINA ELIZABETH PAES DE VASCONCELOS (MME) – Bom dia. Eu queria comentar duas coisas: uma, colocada pelo Volney, da metodologia da apresentação da matéria, que está trazendo uma certa dificuldade de identificação, porque nós temos uma proposta, como texto inicial, tem também várias proposições que estão na página, e em seguida se deu destaque ao início da matéria hoje pelas colocações da proposta da ANFAVEA. Então, eu acredito que nós temos que rever o início desse trabalho hoje aqui. Eu sugiro que nós peguemos, inclusive, a proposta do Grupo de Trabalho porque tem mais detalhado o que cada um colocou, e fazer essa dinâmica, como é costume. Em seguida, a minha preocupação é exatamente a que a Cristina Yuan colocou: a competência nossa de estarmos aqui legislando situações que talvez não estejam no âmbito do CONAMA, tipo o que se tem no art. 1º § 1º e 2º, principalmente o 2º, que vem como a proposta que a ANFAVEA coloca uma exceção, e que ela vem, então, tirar a responsabilidade do fabricante nesse assunto. No art. 3º, exatamente o que a Cristina colocou, eu estava aqui também já anotado, trazer para vocês que isso é uma situação de reserva de mercado. Então, nós estamos entrando num mérito de questões econômicas, de política, de País, e que nós temos que rever se devem fazer isso por aqui. Eu acho que a proposta de se buscar uma análise jurídica da abrangência dessa Resolução, e de estarmos aqui querendo construir de que forma e qual é o conteúdo que ela teria que ter, tirando esses fatos que não são ambientais. É basicamente isso que eu gostaria de deixar.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Vamos fazendo uma rodada. Quem quiser fazer observações, eu vou deixar as minhas mais para o final.

O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (ANFAVEA) – Eu queria fazer só alguns comentários iniciais. Primeiro, o entendimento da ANFAVEA. Nós achamos inevitável que esse texto ainda não está suficientemente maduro no Grupo de Trabalho para ser trazido à Câmara Técnica. Por esse motivo que a ANFAVEA solicitou que fosse feita mais uma reunião do Grupo de Trabalho, até por entendermos que tem uma série de pontos que estão abertos e que mereciam uma discussão um pouco maior. O segundo ponto é que o plano de fundo dessa discussão dessa proposta de Resolução surgiu com a entrada com a Resolução que trouxe novos limites de emissões para os veículos diesel de um modo em geral, sendo que, para o atendimento desses novos limites de emissões nos veículos diesel, já se sabia que duas coisas seriam importantes: uma de que nós precisaríamos de um diesel, com uma melhor qualidade, com um menor teor de insumos, que levou a toda uma discussão que acabou acontecendo, hoje isso já está em fase de implantação, temos a garantia de que esse diesel estará disponibilizado no mercado. E o segundo ponto é que uma das tecnologias que seria necessária para o atendimento desses limites, requereria uma solução que é chamada arla 32, uma solução que vai fazer com que a tecnologia de pós-tratamento do veículo possa funcionar. Quanto à questão do diesel, a discussão pelo menos era mais centrada, porque se sabia que a questão do diesel nós tínhamos a Petrobrás para produzir o diesel, fizeram uma discussão muito forte com a Petrobrás, ou ainda com a possibilidade de importação de um diesel que hoje já é fabricado em vários lugares do mundo. Com essa questão da arla 32, a grande dúvida é quem faria essa solução de Ureia, onde se encontraria essa solução de Ureia, porque era uma coisa absolutamente nova no mercado brasileiro. A nós, fabricantes, sempre tivemos uma tranquilidade com isso, porque nós nos espelhávamos na questão europeia, onde essa tecnologia também foi introduzida, e o mercado europeu, vários fabricantes apareceram produzindo essa produção de Ureia, que veio a permitir que essa tecnologia fosse empregada. E nós imaginávamos que, aqui no Brasil, até pelo aspecto econômico, o que essa produção dessa solução de Ureia traz, não havia dificuldade que nós tivéssemos no mercado brasileiro fabricantes dispostos a disponibilizar essa solução de Ureia no mercado. Só que, como esse veículo ainda não estava no mercado, obviamente ainda não havia a venda de solução de Ureia. Então, sempre houve uma dúvida se, no dia em que o veículo estivesse no mercado, essa solução de Ureia estaria presente no mercado ou não. Eu acho que foi esse o plano de fundo que levou os agentes ambientais a entenderem que precisariam criar uma resolução onde os fabricantes de veículo seriam responsáveis também, no caso de essa solução de Ureia não aparecer no mercado, de tal modo por isso que por isso chamaram de insumo, onde que nós fabricantes, se

EM BRANCO

inventamos uma tecnologia que precisa de uma solução de Ureia, nós deveríamos ser responsáveis para que essa solução de Ureia também fosse disponibilizada. Nós fabricantes sempre tivemos uma tranquilidade muito grande, porque primeiro tecnicamente não é difícil de ser produzida. O Brasil tem produção de Ureia. Nós temos condições de fazer isso. Ureia no Brasil já era utilizado em grande quantidade, inclusive, até como adubo na produção, na agricultura. E tínhamos certeza de que isso iria acontecer, porque há um atrativo muito grande na venda dessas soluções de Ureia. E hoje, nós não temos mais dúvidas quanto a isso. Tanto que temos isso, a BR anunciou que a Petrobras terá marca própria para o arla 32. E hoje foi lançado o flúor, que é a solução de Ureia que a Petrobras vai lançar no mercado. O próprio Ministério de Minas e Energia fez uma reunião, e a segundo reunião que aconteceu agora no dia 21 de setembro, sobre o abastecimento nacional de diesel S50 e arla 32. E nessa reunião (eu tenho cópia da ata aqui), os fabricantes da Ureia presentes na reunião garantiram que estariam produzindo isso, a própria BR Distribuidora garantiu que estaria distribuindo isso, como acabou acontecendo mesmo. O Sindicon garantiu que esse produto estaria sendo disponibilizado através dos postos de abastecimento. Ou seja, todo o plano de fundo que traz a garantia de que o produto está no mercado está aqui. Os veículos estão sendo lançados a partir da semana que vem. Haverá uma feira em São Paulo que é a Fenatran 2011, onde que se imagina que pela primeira vez os veículos que vão atender à nova fase estarão sendo lançados. E a nossa visão é de que isso começará a partir daí, com a venda desses veículos, esses produtos começarão realmente a estar no mercado. O nosso entendimento à aquela preocupação maior que levou a essa proposta dessa Resolução, de certo modo, está ultrapassado porque a coisa está acontecendo como imaginava. Agora, a questão é um pouco mais abrangente que isso, porque na medida em que a própria Resolução propõe que os fabricantes sejam responsáveis pelos insumos, e a definição de quais são os insumos é uma coisa bastante delicada de ser feita, a ponto de que se inicialmente se imaginava que até o próprio combustível seria o insumo (e aí veio essa ideia de que aquilo que já tivesse uma regulamentação própria, não precisaria estar abrangido, e foi retirado dali), por outro lado, fica uma questão muito aberta sobre quais insumos estarão no futuro podendo ser, e é óbvio que para nós fabricantes nunca vamos estar lançando alguma coisa que depois seja invendável. Nós partimos do princípio de que o produto para ser aceito, o próprio usuário daquele produto precisa ter segurança naquilo que vai estar utilizando e vai estar comprando. Então, no nosso modo de ver, a questão é totalmente superada, mas entendemos ali que precisaria haver realmente mais uma reunião desse Grupo de Trabalho, para nós podermos discutir um pouco mais. E tem esses outros aspectos que foram levantados, da questão jurídica e tal, que nós entendemos que precisaria ser melhor discutido. Obrigado.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Se não tiver ninguém inscrito, vou pedir para o Cláudio. Essa questão do aspecto jurídico que vocês consultaram como é que foi?

O SR. CLÁUDIO LIBERMAN (IBAMA) – O aspecto jurídico nós não consultamos. Duas reuniões nós repassamos o texto original. Houve contribuições para todo mundo e ficaram pendentes esses dois pontos que seriam trazidos, seriam mandados para a discussão na Câmara Técnica. Foi essa combinação. Nós achamos, nós entendemos que fazer nova reunião para discutir dois pontos de conceitos seria desnecessário no caso. Mas se houver necessidade nós até podemos convocar uma reunião se assim houver entendimento não tenho nenhum problema.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Existem vários imprevistos que podem tirar daqui, primeiro é a ideia que nós esclareçamos realmente os objetivos e entremos em alguns detalhes para pegar esses aspectos aí que o próprio representante da ANFAVEA apresentou que o preocupam. Tem essa questão jurídica que de competência que ela é também relevante a Câmara de Assuntos Jurídicos vai de uma certa forma se ater a essa esse aspecto, é clarão que nós também não vamos perder tempo ficar discutindo coisas que depois podem ser totalmente repetido. Então é importante que nós também consideremos esse aspecto aqui, mas nós podemos resolver isso de várias maneiras uma delas, por exemplo, tem um instituto claro que pedido de vista que nós podemos fazer e aí eu vejo que tem algumas questões que poderiam ser coordenados dentro desse pedido de vista para tentar ver se são possíveis de convergência, ou se a Câmara entende não tiver maduro suficiente pedir até um trabalho complementar essa questão. Então alternativas nós temos, mas eu acho que o mérito ninguém nega que existe uma necessidade de que nós nos preocupamos até porque esse é o caminho daqui para frente cada vez a cadeia que vai estar envolvida de bens e serviços ambientais, está envolvida nessas soluções ela vai ser maior e nós temos que ter elementos de garantir uma certa coordenação desse processo parte coordenação ó mercado que vai fazer e tem outras que talvez tenha que ter regulamentação para facilitar esse processo, mas eu vejo que a ideia é ter algumas questão bem fundamentais que ainda estão muito claras que precisam ser amadurecidos.

A SRª. MARIA CRISTINA YUAN (CNI) – Dentro de tudo foi dito e seus comentários presidente, a minha sugestão seria que se consultasse a Procuradoria Jurídica do Ministério para que se posicionasse, porque se trata realmente aí de otimizar os trabalhos das Câmaras Técnicas não faz nenhum sentido nós discutirmos, depois o assunto ir para a CTAJ e voltar, quer dizer, então nós já discutiríamos o conteúdo técnico dentro de uma parametrização jurídica legal, respaldo legal a ser óbito através de um parecer da área jurídica do próprio Ministério. E com isso então se trabalharia dentro do próprio Grupo de Trabalho eu creio que há uma visão de várias pessoas sobre a necessidade de trabalhar melhor os conceitos, e aí esse assunto já viria para a Câmara Técnica de uma forma mais, vamos dizer assim, clara.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Alguém gostaria de fazer alguma observação? Rudolf.

O SR. RUDOLF NORONHA (MMA) – Eu proporia ao coordenador do GT que houvesse mais uma convocação do GT nas formas das reuniões anteriores, e eu fico pensando como é uma proposta oriunda do IBAMA talvez a PROGE do IBAMA pudesse fazer alguma consideração prévia a respeito dessas questões. E que isso antecedesse essa reunião do GT que poderia ser convocada. Eu acho que seria mais interessante do que se houvesse um pedido de vistas agora meio que interrompe o trabalho do GT.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) - O Doutor Rudolf faz essas considerações que basicamente têm essas duas vertentes, uma vertente próprio IBAMA fazer essa consulta a PROGE sobre essa questão da competência e também já tentar burlar no âmbito do Grupo de Trabalho algumas questões que apareceram aqui, e a volta também já quando voltar já volta de uma forma mais adequada de apresentação também. Eu acho que se o houver concordância da todos e a do nosso coordenador nós poderíamos sair daqui com esses encaminhamentos, que o IBAMA vai fazer essa consulta e paralelamente a essa consulta vai reunir o GT para acertar algumas questões de conceitos que eu acho que vai ficar um trabalho meio pesado, a única maneira de fazer isso é nós pedirmos vistas e nós fazemos isso no âmbito de um pedido de vista uma certa coordenação e em última análise o propósitos GT foi criado para fazer isso. Vendo assim que a proposta de encaminhamento é essa gostaria que os componentes da Câmara avaliassem a pertinência.

A SRª. CHRISTINA ELIZABETH PAES DE VASCONCELOS (MME) – Eu entendo assim, é mais objetivo esse encaminhamento que o Rudolf colocou para evitar um pedido de vista, mas é importante que antes da convocação da próxima reunião do GT já se tenha uma análise da PROGE efetiva. E eu entendo que também essa análise também antes de convocar a reunião ela seja disponibilizada para os membros da Câmara Técnica antes da convocar a reunião, para que nós tenhamos ciência de que qual é de fato o corpo, o conteúdo que tem essa Resolução qual vai ser realmente a abrangência de competência do conteúdo porque eles vão ter que se reunir para adequar a análise jurídica da matéria. Então e. Então eu peço essa gentileza que seja primeiro feita avaliação da PROGE, seja disponibilizado para todos os membros do GT e membros da Câmara Técnica. E quando houver convocação já se tenha esse conhecimento prévio do que poderá constar dessa Resolução.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) - Christina, eu só tenho uma preocupação que, às vezes, na vida real a coisa não é bem assim, nós sabemos que essas consultas com existências jurídicas elas às vezes elas levam algum tempo e nem sempre volta aquilo que você perguntou. A minha sugestão que fizesse essa reunião do GT e para retornar para a Câmara Técnica nós precisávamos ter esses dois pontos clareados. É claro que não gostaria de colocar essa condição para o trabalho do GT, mas que ao retornar retornasse e se possível adotar esse encaminhamento que a Doutora Cristina está pedindo aqui, mas nós sabemos que essa questão de tempo dentro das nossas instâncias jurídicas são complicadas, eu tenho várias vezes já fiz consulta essa instância jurídica do Ministério e só depois que tiver discutido é que eu vou me posicionar é uma questão clara, então claro que nós vamos encaminhar vamos fazer a sugestão, mas o que eu não gostaria de criar para o GT porque isso é ma avaliação devemos ver esses perfis se tiver o GT, não agora que o Grupo de Trabalho já está implementado, acho que Seria recomendável Doutor Cláudio.

A SRª. MARIA CRISTINA YUAN (CNI) – Presidente, eu acho o que Grupo de Trabalho na verdade já tem um primeiro produto que é texto que nós tomamos conhecimento, que já poderia ser avaliado pela área jurídica. Eu entendo as dificuldades internas do Ministério o IBAMA, mas eu acho que para maior eficácia e efetividade do grupo em termos de orientação, há que se ter alguma orientação da área jurídica porque senão o grupo corre o risco de trabalhar aí sai o parecer da área jurídica, a área jurídica fala não é assim é assado e nós vamos ter que rediscutir tudo novamente, se precisar alguma moção de reforço da Câmara Técnica para se dar em caráter da urgência nós podemos fazer coisas desse tipo, mas acho que é de todo necessário eu creio que não sei se as outras instituições aqui representados poderiam colaborar da parte de CNI, nós vamos trabalhar em uma análise jurídica também do assunto e oferecer encaminhar ao Ministério do Meio Ambiente como uma contribuição nossa.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – A minha sugestão é que tentássemos não vincular como uma recomendação, mas não tenho nenhum problema.

O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (PROAM) - Queria passar a palavra para Drª. Kamyla.

A SRª. KAMYLA B. CUNHA (IEMA) – Uma consideração, como parte como membro do GT as duas questões claras dizem respeito a duas propostas diferentes de delimitação da responsabilidade. Uma é a proposta da ANFAVEA que delimita a partir dos órgãos competentes, em minha avaliação para nós podemos analisarmos essa proposta ANFAVEA de forma coerente e adequado é uma avaliação muito mais jurídica do que técnica. Então o GT que é de caráter técnico com membros técnicos e engenheiros e etc. em minha opinião não teria condições de avaliar a adequação dessa proposta. A única proposta que fizemos nosso instituto é uma proposta que qualifica e conceitua em cima. Se o GT puder se reunir se reunir uma vez e falar vamos acatar a segunda proposta aí sim caberia um trabalho do GT para avaliar tecnicamente a abrangência esse conceito a sua delimitação, a sua definição e assim por diante. Agora voltar uma reunião do GT para se discutir duas propostas sendo que uma tem um caráter muito mais jurídico e não cabe o técnico, eu não sei se o GT teria condições de deliberar de realmente avaliar em profundidade as duas questões dado o caráter do GT a menos que fosse incorporadas ao GT pessoas com Feedback ou know-how jurídico.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Perfeito, então me parece a defesa ali Cláudio, por favor, que há necessidade de criar alguns aspectos jurídicos. Eu acho que já está na proposta. Então se faça essa consulta se reuna o GT só que uma questão nós vamos precisar prorrogar o GT por mais 6 meses o prazo do GT está vencendo. E aí retorna a esta Câmara após, primeiro fazer essa análise jurídica depois essa análise jurídica reunir o GT e em a partir dessa interpretação jurídica pautar, balizar as opções que vocês vão ter que fazer na sua discussão. Pode ser assim? Então também pergunto se alguém é contrário então a prorrogação do GT por mais 6 meses? Então consideramos na aprovada a prorrogação do GT e com isso o Dr. Cláudio tem mais um trabalhinho para fazer. Ok nós ficamos a disposição também para ajudar a própria consultoria do Ministério pode ajudar nesse processo aí jurídico. Gente, a ideia nós vencemos os dois pontos de pauta, vamos passar para os informes talvez nós consigamos até encerrar hoje pela manhã ainda. O que vocês acham aí? Eu achei que talvez os pontos iam se estender um pouco mais. Então eu queria convidar o coordenador do GT que está trabalhando aí em cima do que a Resolução 421 define, tem relação com a 344 que é a famosa a Resolução de dragagem que o Dr. Robson nos desse um informe sobre os andamentos do trabalho que nós estamos ansiosos para já se debruçar sempre essa proposta que deve vir do GT Dr. Robson.

O SR. ROBSON JOSÉ CALIXTO (MMA) – Bom dia a todos. A experiência nessa revisão a 344 está sendo muito interessante, muito boa, muito cooperativa o grupo tem respondido bem aos estímulos, à necessidade de uma ação cooperada e coordenada para essa revisão. Basicamente o Grupo ele é composto por representantes de diversos portes entre eles porto de Rio Grande, porto de Santos, do Pará também tem outros portos que de vez enquanto aparecem também. Representante de órgão de Meio Ambiente como INEA, CETESB, e IEMA do Espírito Santo também tem uma representação nós conseguimos uma articulação com ABEMA que de vez enquanto vem uma representação de Minas Gerais para participar o grupo. Nós temos a relatoria da CEEP secretário de portos e do Ministério de transportes, nós temos também a ANTAQ, nós temos Marinha participando do GT. Nós temos também representações das associações de terminais privativos. Então o grupo abrange uma ampla de técnicos inclusive também tem lembrando agora o representante da hidrovia do Paraguai. Então ele abrange tanto a parte marítima quanto os interesses em relação as águas interiores. Até o momento já foram realizados 4 reuniões a primeira foi em junho, a segunda em julho, a terceira em setembro, a quarta no final de setembro, e a quinta vai ser realizado a partir de amanhã 19/20 e 21 no Rio de Janeiro no INEA. Na primeira reunião conforme foi solicitado pela Câmara Técnica foi discutido o termo de referência aprofundada a questão do VLT, do VP também se discutiu bastante quais seriam os itens comuns da Resolução que poderia abranger tanto essa parte de águas marítimas, quanto a parte das águas anteriores já que nós temos duas relatorias, dois interesses nessa Resolução. Já na segunda reunião nós tivemos umas apresentações de balizamento homogeneizar a linguagem, homogeneizar também alguns conceitos. E a partir já mesmo da terceira reunião, é que foi se debruçar sobre o conteúdo técnico, o conteúdo efetivamente da Resolução. E nessa terceira reunião é que já ocorreu a implantação dos subgrupos dessa terceira reunião alguns temas escolhidos pelo grupo foram divididos nos dois sub-grupos águas marítimas e águas anteriores para a discussão de alguns pontos e depois a relatoria apresentou os resultado desses entendimentos ocorridos no sub-grupos. O que é interessante que já nessa quinta reunião que começa amanhã, nós já vamos ter um texto formatado da futura Resolução revisados, um texto formatado da à luz da 344 e as orientações da 421 a partir de amanhã nós vamos ter um texto do que poderá vir a ser a nova Resolução. Esse texto ele foi consolidado a partir da visão dos relatores das duas relatorias, mas com dos insumos do grupo. Isso é bastante interessante. Existe um ponto porque que nós vamos fazer a reunião amanhã no INEA a partir de amanhã no INEA? Porque existiam alguns assuntos como é que está dividido a reunião no INEA amanhã? O primeiro dia vai ser um seminário específico onde os pesquisadores, cientistas, o pessoal da academia ele vai debater alguns pontos que precisam de pensarem em conjunto, pensar mais gente em conjunto que são aqueles pontos relacionados aos níveis de tomada de decisão, efeitos agudos, efeitos crônicos para que definir valores é necessário pensar mais em conjunto. Então nós vamos fazer a reunião lá já justamente para permitir que a CEEP, o pessoal da COP, (...) lá mande os seus pesquisadores que participaram da elaboração do banco de dados, também para facilitar o que pessoal de São Paulo vá lá para o Rio de Janeiro. Então a ideia é amanhã nesse primeiro dia fazer um seminário específico para discutir pontos bastante técnicos, bastante científico da Resolução. E aí os dois dias seguintes voltam o Grupo de Trabalho normal nós discutindo à luz dos resultados do primeiro dia e também das outras matérias que são discutidos no grupo. O grupo está andando muito bem tem respondido como fale. Agora o esforço é para verificar se nós conseguimos ainda este ano fechar a Resolução. O esforço pré isso, mas seria interessante por prudência que no final nós sempre ficamos alguns pontos, eu tenho que passar um pente fino apesar de já ter uma boneca dessa primeira Resolução que venha a ser Resolução, seria prudente estabelecer talvez um pouco mais de prazo para que o grupo feche com uma maneira tranquila sem estar pressionado, e sempre no final pode surgir um ponto aqui e outro lá que precisa maior detalhamento ou uma discussão talvez até âmbito político um pouco mais o que seria o grupo técnico, mas talvez seja prudente estender um pouco o prazo do GT. Nós recebemos também uma correspondência recente da ANTAQ apesar de elogiar a coordenação do grupo, colocando alguns pontos para dois pontos de preocupação da ANTAQ quais seriam? O primeiro ponto seria em relação à questão dos níveis de tomada de decisão. Porque dentro do grupo os portos principalmente o porto doe Santos, o porto do Pará eles têm colocado o seguinte, dois níveis de tomada de decisão, mas a Resolução não é clara quanto ao fato de quando que não pode dispor no mar, por exemplo. Quando então talvez exigisse um terceiro nível daquele corte a partir daqui não pode e acabou. Então justamente esse seminário que nós estamos fazendo no Rio é para responder essa questão. E seminário é justamente para discutir isso. Então eu não entendi muito bem a preocupação da ANTAQ já que o seminário está sendo elaborado com o apoio da CEEP de todo mundo para discutir esse (...), o pessoal da academia definir com prudência com bastante discussão esse ponto. O outro ponto que a ANTAQ coloca é em relação a remissões, a ANTAQ expressou uma preocupação quanto alguns pontos que não estão bem definidos em algumas Resoluções, por exemplo, em exemplo claro a Resolução da 344 ela não fala muito bem o que fazer quanto a disposição em solo. A disposição em solo, mas a 344 é de 2004 só depois anos depois é que veio a Resolução sobre solos contaminados. Então obrigatoriamente você tem que fazer a remissão. Então nesse nesses pontos que talvez a ANTAQ esteja preocupada é que nós talvez no final precisássemos passar um pente fino isso é normal passar em pente fino, verificar que pode ser ou que não pode ser, mas a relatoria é da CEEP e do Ministério do Transporte, então, mas está tudo sendo discutido não tem nada que me chamasse atenção, que pudesse despertar uma enorme preocupação está tudo tranquilo. A Patrícia Bozon Conselheira dessa Câmara Técnica também está participando já participou de várias reuniões está acompanhando de perto com bastante com o seu conhecimento, com sua sagacidade também e ponderação ela tem colocado alguns prontos para nós. Então a Câmara Técnica tem um representante dentro do grupo isso é muito bom, nos dá também segurança que nós estamos a caminhando de um resulto que agrade a Câmara e também seja um salto de qualidade para o país. Um outro ponto que eu gostaria da levantar e que a ver com esses níveis de tomada de decisão é o seguinte: quando a Resolução 344 ela foi feita o país não tinha série histórica de relação a dragagem, análise, classificação de sedimento o que deveria ser feito, e só que nós estamos em 2011 e passaram 7 anos em 7 anos houve muito licenciamento, muita pesquisa, muitos dados que foram coletados em laboratórios que foram analisados a CEEP elaborou os seus bancos de dados, fez uma análise de consistência, o MAPA também participou disso fazendo algumas correções, algumas ponderações. Então o que acontece? Antes nós poderíamos praticamente adotar e como foi feito uma referência internacional pegou-se um pouco do Canadá, pegou- ser um pouco dos Estados Unidos. Só que depois que houve passaram esses 7 anos e a própria CEEP fez o banco de dados com análise de consistência, necessariamente para você alterar a tabela você precisa se aprofundar nesses resultados, quer dizer é uma comparação. Por exemplo, arsênio, a arsênio por todos os estudos que foram aparecendo seria natural um valor mais alto aqui no Brasil, o valor natural seria mais alto, então não teria sentido que a Resolução ser mais restritivas se os valores todos que aparecem é mais alto. Então nós precisamos passar por uma análise comparativa desse banco de dados o que aconteceu. Então essa é uma ponderação a ser feita antes podia-se adotar qualquer coisa tomar como referência o relatório perfeito, mas agora não, nós precisamos passar por uma análise comparativa desses dados. Finalmente para concluir isso eu já coloquei talvez fosse necessário a extensão um pouco denso do trabalho desse grupo, para que ele possa de maneira tranquila fazer o seu trabalho apresentar uma Resolução bastante consistente, bastante robusta em termos de diminuir dúvidas. E a grande modificação que nós estamos fazendo e de fato sair uma Resolução que tratava apenas de classificação de sedimento para uma Resolução de gestão de material dragado. Os elementos que nós estamos colocando dentro da Resolução muda os parâmetros. Antes era classificação, nós estamos mudando de fato para gestão. Colocando elemento que antes não estavam previstos na Resolução como uma forma mais clara o uso benéfico a questão do auxílio isenções e tudo mais. É isso coordenador.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) - Só uma questão que me chamou atenção, até quando o Grupo de Trabalho está vigente?

O SR. ROBSON JOSÉ CALIXTO (MMA) – Ele é até fevereiro no máximo.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Fevereiro? Eu acho não.

O SR. ROBSON JOSÉ CALIXTO (MMA) – A Resolução 421 vence em fevereiro.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Não, o Grupo de Trabalho?

O SR. ROBSON JOSÉ CALIXTO (MMA) – O Grupo de Trabalho 6 meses.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Ele começou quando?

O SR. ROBSON JOSÉ CALIXTO (MMA) – Ele começou em junho.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Ele vai até dezembro.

O SR. ROBSON JOSÉ CALIXTO (MMA) – É.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) - Nós trabalhando eu só queria só que avaliasse já estenderia esse Grupo de Trabalho aqui, ou se nós trabalhamos num cenário, porque nós não temos um informe depois sobre o Regimento Interno, e nós não temos recomposição das Câmaras, talvez fosse um pouco mais os coordenadores talvez fosse um pouco recomendável nós já aprovarmos essa extensão para não ficar com Grupo descoberto. Eu ia fazer essa sugestão aqui que eu queria depois avaliasse aí, por favor.

O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (PROAM) - Rapidamente sobre as duas questões que você colocou. Primeiro sobre os valores de solo encontrados que têm que haver uma caracterização, para que não haja muitas vezes uma desculpa de que os poluentes se encontram no solo ele é originário da região em uma concentração maior. Esse levantamento sobre a característica dos solos de dragagem ou do fundo de mar está sendo realizados, existe esse levantamento quem tem essa caracterização é o

EM BRANCO

primeiro ponto. O segundo, a questão da disposição final como você disse é a gestão final do processo. Nós sabemos que na Europa esse material é "compermializado" no fundo do oceano se abre em valas e ali é depositado o material e ele fica contido. E aqui nós trabalhamos em uma situação de aspergia a dragagem no oceano, e parte acaba sendo levados pelas correntes marinhas e partes depositam no fundo. Isso acaba comprometendo de uma forma que vai para a cadeia alimentar e aí parar também no nosso sangue. Então como é que vocês estão trabalhando esses dois aspectos.

O SR. JOSÉ EDUARDO BEVILACQUA (Governo de SP) – Eu corroboro a colocações do Robson nós temos, eu não participei efetivamente de nenhuma dessas reuniões ainda eu devo ir ao Rio de Janeiro depois de amanhã, mas eu tenho ouvido os meus colegas da CETESB que corroboram exatamente isso que isso que o Robson colocou aqui, o progresso que tem ocorrido na revisão da Resolução ao contrario do que aconteceu na primeira tentativa de revisão que aconteceu ha 2 anos atrás. Que por uma questão inclusive do próprio descumprimento do mandato que o grupo tinha, acabou não concluindo satisfatoriamente o trabalho que cabia naquela época aquele grupo. E o Robson colocou também de uma forma muito feliz a situação de que o texto da Resolução hoje ele não só preconiza os aspectos do gerenciamento em si que é fundamental, mas acima de tudo a questão da gestão. E lembrando que o país de fato teve um esforço grande nos últimos anos em levantar e sistematizar as informações de qualidade que é algo fundamental de ser feito, porque basicamente nós tinhamos 3 ou 3 portos no país que tinha essas informações de forma organizada e hoje nós podemos ver que ainda não de uma forma, ainda não de uma forma totalmente completa, mas nós temos pelo menos 20 portos hoje com informações importantes de qualidade. Sem isso você não tem condições algum de poder ter qualquer possibilidade de tomada de decisão. Então, esse trabalho foi efetivamente concluído. Apontou, obviamente algumas limitações que o Brasil tem uma característica gigantesca em termos de áreas, de laboratórios, principalmente, da parte de laboratórios atenderem as demandas analíticas que não são tão simples assim. Nós sabemos que essas demandas são complexas. Mas, que são fundamentais para permitir, como o Doutor Bocuhy colocou agora, uma segunda tomada de decisão com relação à destinação mais adequada dos materiais que são dragados desses portos. A questão da destinação ela passa ainda no Brasil por um vício grande que é basicamente fundamentado na questão logística, a questão econômica, que é fundamentalmente uma destinação oceânica. Esse é um comentário que tem que ser feito porque nós ainda estamos voltados para essa questão efetivamente da distensão oceânica por causa desses aspectos. Já no caso do exterior, nós temos, por exemplo, países como os Estados Unidos que passam a ter decisões muito mais voltadas, inclusive para a questão do uso benéfico que é uma questão que ainda cabe em uma certa visão de criação de uma cultura no Brasil, tendo em vista que o assunto ainda é recente e padece ainda de ter um tempo maior de avaliação para se poder avançar nessa questão. Então, nós ainda estamos muito focados, ainda na questão da distensão oceânica, em São Paulo, nós já temos uma área saturada porque recebemos cerca de 12, 13 milhões de metros cúbicos. Essa área hoje já está em uma condição de *"stewed stak"*, de estado estacionário e a Codesp, então, buscando o aprofundamento do canal de Santos, ela licenciou uma área com ISOBA para 20, mais distante, com menor influência de impacto ao bioma e que passou, portanto, a receber quantidades significativas de material dragado, permitindo uma área bem maior do que a área original e permitindo, portanto, o impacto menor decorrente desses lançamentos. Mas, no fundo eu acho que o processo está encaminhando, corroborando com as palavras do Robson, eu acho que nós estamos hoje com uma visão mais sistêmica da questão da dragagem e que certamente com a revisão da Resolução ela poderá trazer um impacto positivo para a questão do gerenciamento e gestão do material dragado. A única questão que eu coloco, também corroborando das palavras do Robson é que de fato em função do detalhamento técnico que estão sendo tratado na Resolução, notadamente a questão dos valores orientadores e também o critério de tomada de decisão, nós não podemos correr o risco de ter um trabalho tão importante quanto esse e chegar ao final ter que acelerar o desenvolvimento disso em função do prazo, de um prazo estritamente delimitado. Então, nós entendemos que isso até era uma proposta que eu estava para conversar com o Robson, foi até bom que ele estivesse aqui para nós podermos dividir essa opinião, infelizmente, nós concordamos nessa posição, nós achamos que devido à própria dificuldade técnica de certos aspectos específicos, nós, lá da CETESB, temos percebido essa necessidade de amadurecer um pouco mais a avaliação desses temas para que possamos ter um documento mais que digno para as necessidades do País.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) - Obrigado Bevilacqua. Alguém gostaria de fazer mais algum comentário? Eu tenho só essa proposta que eu acho que talvez fosse adequada, prevendo que nós vamos ter esse processo de divisão das câmaras, talvez nós fizéssemos uma prorrogação já, o prazo dele é 7 de dezembro, então, garantir ao GT uma extensão de prazo para que pelo menos esse período mais de final de ano já esteja garantido na medida em que houver disponibilidade, nós nos reunimos e continuamos tocando a agenda independente da consulta novamente a Câmara Técnica. Então, eu consulto se alguém é contrário nós propormos a extensão de prazo para seis meses para o Grupo de Trabalho? Ok. Ninguém e contrário. Por unanimidade já estendemos o prazo do Grupo de Trabalho. Com isso eu acho que nós concluimos esse ponto. Eu passo a palavra para o Robson para as considerações finais.

O SR. ROBSON JOSÉ CALIXTO (MMA) – Com relação ao que foi colocado pelo Dr. Bocuhy, como o próprio Bevilacqua falou, a realidade nacional de 2004 com relação a 2011 mudou muito, nós tinhamos poucos portos de fato com uma base de dados sistematizada e, em 2011, nós já temos pelo menos oito portos com banco de dados da CEEP e a CEEP já está incluindo mais outros portos no programa dela que não estavam nessa primeira etapa e eu acho que é bom nós relatarmos uma dada mudança no próprio perfil dos portos. Os portos estão mais avançados talvez no dia a dia com relacionamento com os órgãos de meio ambiente e as necessidades, na prática, em (...), estão mais avançados hoje em dia nas demandas e necessidades de mudar do que nós mesmos. Isso eu já constatei dentro do próprio grupo, às vezes, as necessidades, as colocações deles são mais avançadas do que as próprias agências e o próprio setor federal de portos. Isso é claro, está claro. A caracterização do solo está bastante sistematizada, a CEEP fez um excelente trabalho, eu não posso deixar de elogiar, o Bevilacqua tem colaborado também em algumas reanalises, algumas orientações também, nós vamos ter esse seminário amanhã. Então, estou bastante tranquilo com relação a isso. Com relação à questão do cortinamento que é a questão das cavas, que é muito utilizada nos Estados Unidos e aqui pouco utilizada, ela é um dos itens que nós estamos introduzindo das opções que nós estamos introduzimos, como o Bevilacqua, hoje em dia ou até pouco tempo atrás a primeira opção era jogar no mar, apesar de que o Brasil pela Convenção de Montego que orienta para que só faça isso em último caso. Então, esse cenário está mudando, além disso, nós estamos colocando elemento dentro dessa nova Resolução que deu um leque de opções, além de expor no mar. Então, é por isso que nós estamos já estamos introduzindo o conceito de usos benéficos, revendo a questão da disposição que não precisa ser somente no mar, não precisa pode ser, digamos assim, um espalhamento, pode ser um confinamento, usando técnicas modernas que já são utilizadas em portos no Rio de Janeiro, São Paulo, por aí isso já está acontecendo. Agora, só para corroborar com o Bevilacqua, as opções que estão sendo colocadas e mudando a Resolução de fato que era de classificação para gestão, nós estamos colocando elementos de gestão tanto para os órgãos de meio ambiente que tem um bom leque também de opções, para os portos, a única coisa que preocupa e aí que nós temos que (...), a própria Câmara também quando receber a Resolução, temos que pensar que, como o Bevilácqua contou, o Brasil não é homogêneo. Então, nós precisamos também trabalhar em algum ponto, isso eu também tenho discutido com o pessoal no Grupo de Trabalho é como poderíamos dar elementos, mecanismos para que os órgãos do meio ambiente possam entender a nova Resolução. Isso é um ponto bastante importante dessa mudança. Ok. Obrigado.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) - Obrigado Robson. Então, eu queria agradecer pelo talento e disposição e parabéns pelo trabalho que o grupo está conduzido. Essa é uma resolução importantíssima e que igualmente nós temos que enquanto se gaste tempo para tentar encaminhar. Então, com isso, esse ponto está encerrado. Eu agradeço mais uma vez ao Robson e passamos para o próximo ponto em relação a esse informe sobre o Regimento Interno, que a doutora Adriana diretora do CONAMA vai fazer.

A SRª. ADRIANA MANDARINO (DCONAMA) – Bom dia. Só acrescentar antes de começar a falar sobre o Regimento. O Robson, eu não sei se é do conhecimento de todos, agora é o gerente de projetos aqui do CONAMA, o diretor substituto, então, o Grupo de Trabalho conta com alguém que hoje está fazendo parte do dia a dia do CONAMA, auxiliando profundamente na condução dos trabalhos. O CONAMA passou por uma reformulação do seu Regimento Interno, um processo longo, mas bastante democrático e bastante discutido, contou também com a presença de várias pessoas que estão aqui nessa Câmara Técnica, Soraggi, Soares, Cristina Yuan, da PROAM, Bocuhy, a Cristina do MME, então são vários conselheiro aqui, o Volney participando pelo Ministério ativamente. Na última Plenária do CONAMA foi aprovado texto do Regimento, esse texto passou por observações finais dos conselheiros na medida em que poderia ter havido uma questão de redação, está hoje na Consultaria Jurídica e nós imaginamos que para a Plenária de novembro ele estará já publicado. Isso significa que os segmentos todos indicarão os seus novos representantes para as câmaras técnicas porque no começo do ano nós tinhamos conseguido uma extensão desse prazo já que não fazia sentido mudar a composição de Câmara Técnica duas vezes em um tempo curto. Então, agora em novembro já muda os representantes e houve uma fusão e extinção de algumas câmaras técnicas. No caso específico desta, nós temos agora uma Câmara que se chama Controle Ambiental e a atividade dela é de licenciamento e controle de atividades industriais, minerárias, energéticas e de infraestrutura. E uma outra Câmara Técnica foi reformulada que é a de qualidade ambiental e gestão de resíduos e aí ela passa a agregar questões como saneamento, resíduos, padrões para operacionalização de responsabilidade pós-consumo, proteção da qualidade ambiental, em especial, águas, áreas e solos. Critérios técnicos para a avaliação de áreas críticas, saturadas ou em vias de saturação. E critérios para a avaliação de normas emitidas pelo CONAMA. Então, com essas duas câmaras técnicas, o que eu pediria para os senhores seria verificar junto aos seus segmentos o interesse de participação em quais delas, porque os assuntos que hoje tramitam por essas duas serão via configurados com a nova competência. Talvez nós não tenhamos tempo, eu não sei qual é a avaliação do Volney exata para fazer uma nova reunião dessa Câmara pós-Regimento Interno neste ano. Porque se a Plenária é no final de novembro, dezembro, nós temos duas semanas e aí dezembro já seria com uma composição nova. Então, se precisar haver alguma reunião dessa Câmara com esta composição, caso se queira ainda encerrar alguma coisa, ela tem que ser feita no próximo mês, antes da Plenária de novembro. Então, com esse breve esclarecimento, volto à palavra ao Volney.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) - Bom, eu acho que Adriana nos atualizou sobre essas questões relacionadas ao Regimento que vão ter impacto, na realidade, essa Câmara aqui vai acabar de certa forma assim, dividida em duas câmaras. Seria importante não perdemos o acúmulo que nós já tivemos aqui nessa nova indicação de representantes, que nós passemos essa experiência para os novos representantes e não sei se teria algum esclarecimento ou alguma observação até porque eu ia fazer uma incidência sobre essa questão da agenda da Câmara Técnica para 2012, mas eu acho que não faz sentido até dentro desse novo contexto. É mais no sentido de nós refletirmos porque realmente nós tivemos uma atividade intensa nessa Câmara, se nós olharmos as plenárias do CONAMA, uma grande parte das plenárias foi objeto de discussão das plenárias com resoluções que foram injetadas aqui nessa Câmara, os Grupos de Trabalho todos, desempenharam um bom trabalho. Mas, nós temos uma agenda para frente. Hoje mesmo o Bocuhy aqui apresentou toda essa discussão relacionada aos padrões de qualidade do ar, nós temos uma agenda, vamos ter adiante ali a questão da dragagem. Então, eu acho que as nossas instituições aqui têm que alimentar o CONAMA de propostas e eu acho que com essa nova dinâmica das outras

EM BRANCO

câmaras também nós vamos ter uma relação de coordenação e sinergia com as outras câmaras também deverá ser feito. O fato de termos uma divisão dessa Câmara não quer dizer que nós perdemos essa coordenação entre a questão de qualidade, a questão dos procedimentos de licenciamento, que são questões que estão no dia a dia da gestão ambiental, que não é simplesmente uma redefinição de caixinhas que vai mudar a realidade. Eu acho que todos nós temos claro esse processo. Eu queria deixar a palavra à disposição.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Bom, como a Adriana falou, nós vamos ter a reunião do CONAMA 23 e 24. Então, nós já devemos até lá termos uma definição qual do Governo, estado e município, mas eu acho importante que se tenha uma reunião ainda dessa Câmara Técnica no formato que se encontra e na próxima reunião listar todos aqueles que estão em andamentos, que estão no meio do caminho, que estão voltando para nós vermos realmente, esquematizadamente, que pertencem às câmaras técnicas novas, criadas para conversarmos e vermos aqueles que estão em andamento e aqueles que podem ainda esperar uma ou duas reuniões acompanhe para não perder o andamento da discussão. Então, eu acho interessante porque pode ser que algum Grupo de Trabalho que mesmo que pertencer para uma outra, na divisão, para outra Câmara Técnica, ele esteve em fase de conclusão e se fosse levar essa proposta para uma reunião, nós fechamos e acabamos.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Só para esclarecer, nós temos dois GTs hoje, um é de dragagem, que deu esse informe, e outro é o GT do PROCONVE, do Cláudio, que teve se apresentando. Então, são esses únicos dois GTs que nós temos em andamento.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Tem alguma proposta do Grupo de Trabalho lá e ver que a Câmara Técnica vai ficar pertencendo de fato.

O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (PROAM) - É só para lembrar o Volney da nossa preocupação, o PROAM trabalha na expectativa de buscar novos instrumentos de gestão em função da precariedade do licenciamento ambiental dá conta da sinergia, da sinergia de impactos de vários empreendimentos e prejudica muito os empreendedores também porque eles que definem onde vão empreender o quê e aí o órgão ambiental fica sem muito parâmetro muitas vezes para orientar o setor produtivo. Nesse sentido de que se nós avançarmos na perspectiva de melhor monitoramento, eu acho que vocês estão pensando isso, indicadores também para que possamos fazer um zoneamento sobre capacidade de suporte ambiental no Brasil que seja um *background* para essas decisões no licenciamento ambiental, isso orientaria sobre maneira as áreas saturadas, as regiões, como São Paulo, por exemplo, que tem uma grande sinergia ou atividades de impactos, só que o CONAMA tem que pensar em uma forma de sistematizar isso e com uma metodologia que garanta essa normatização, senão muitas vezes esses zoneamentos podem ocorrer por conta dos estados sem muito interesse num padrão metodológico que atenda, inclusive a nossa especificidade tropical, de grande biodiversidade, nós temos insistido nisso que o Brasil importando o modelo anglo-saxônico do estudo de impacto ambiental, ele está perdendo muito a possibilidade de entender a sensibilidade sobre os nossos ecossistemas que são muito mais ricos e também sobre as nossas comunidades que são muito mais vulneráveis. Então, nós avançarmos nos indicadores e avançando na perspectiva de estudos de capacidade de suporte eu ancho nós criamos novos instrumentos orientadores que seriam importantes para o desenvolvimento do País.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu queria só fazer um comentário, se vocês me permitem, com relação à questão que o Doutor Bocuhy está trazendo, nós do Ministério do Meio Ambiente, nós estamos fazendo um processo muito forte de definição de um painel nacional de indicadores. Nós estamos trabalhando já com consultorias e nós estamos amadurecendo agora o processo que vai ter em torno dos 40 indicadores dentro desse painel e é um processo de discussão que nós devemos abrir com os estados, provavelmente, no início do ano que vem, nós comecemos esse processo de discussão com os estados. Só que isso não vence uma discussão maior que é realmente de um sistema nacional de indicadores e nós estamos também estruturando uma agenda com o próprio IBGE agora, sendo o órgão responsável por essa agenda de estatística oficial do País e a própria questão do Sistema Nacional de Informações de Meio Ambiente e aí nós estamos também amadurecendo o projeto que nós fizemos, trazer mais adiante, nessa linha do Sistema Nacional de Informações de Meio Ambiente e queremos puxar também na discussão em cima de monitoramento em nível nacional, principalmente, na qualidade do ar. Então, essa questão de, nós temos que ter uma noção de construir uma agenda nacional em cima dessa temática, não agenda nacional ser agenda de licenciamento ou agenda simplesmente de controle, que é importante, ela não está obsoleta, mas ela tem que diminuir a sua relevância na política nacional de uma forma geral. Então, nós estamos trabalhando, até me dispõe, na próxima Câmara, eu não sei se é de controle ou de qualidade nós virmos aqui trazer o informe sobre essa questão do painel de indicadores.

O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (PROAM) - Permita que nós façamos essa discussão, eu acho que isso é importante para que se abra uma discussão sobre esse processo que estrategicamente você vê, mas que quando nós perguntamos a você, você nos responde, isso está contemplado dentro da nossa visão X. Eu acho que o Conselho Nacional de Meio Ambiente teria essa prerrogativa de discutir essas questões maiores e, naturalmente, eu acho que uma das obrigações do Ministério é trazer para a sociedade, para esse fórum, aquilo que vocês estão pensando em termos de planejamento, instrumentos para isso. Então, talvez posse muito interessante, Volney, para diminuirmos essa distância entre nós ou aprendermos um pouco é que vocês promovessem o seminário, no sentido de nós construirmos, pelo menos nivelar informação, antes de passar para uma metodologia.

O SR. ELIAS ALBERTO MORGAN (ABEMA/ES) – Primeiro ponto, a Dra. Adriana já se retirou, eu queria saber se já foi externado as instituições para que essas se manifestassem com as indicações de nomes, tendo em vista inserção, nova composição. E o segundo ponto, pegando carona na fala do Dr. Bocuhy, na sua resposta, Presidente, isso é um fato interessante realmente porque nós temos lá no Estado do Espírito Santo, especificamente eu acredito que em outros estados também, algumas áreas onde nós indicamos que elas são relevantes para a conservação. Só que existe uma portaria do MMA também falando sobre isso. Só que, às vezes, existem situações de indicações da ANTAQ, que são áreas relevantes para a implantação portuária. E, às vezes, elas coincidem tanto com a portaria do MMA como a indicação estadual de áreas relevantes, realmente essa discussão precisa ser avançada e muito. Doutor Bocuhy, o senhor me permite, eu discordo um pouco de seminário, eu acho que isso tem que ser muito mais profundo, tem que ser uma aproximação cinética e constante para evitar exatamente essa sobreposição, eu diria que talvez até uma ingerência, eu não estou dizendo que o IBAMA faz isso intencionalmente, não é isso, mas para evitar exatamente esse tipo de situação e nós estamos abertos a sentarmos e discutirmos realmente essas situações.

A SRª. CHRISTINA VASCONCELOS (MME) – Então, eu queria reforçar o que o colega do Espírito Santo, a dúvida, Adriana, quando você colocou que nós teríamos que se posicionar e com uma nova composição, continuidade dessas instituições de segmentos avaliar e se colocar. E, em seguida, o Volney, levantou o trabalho que a Câmara Técnica tem dentro dessa lógica aqui e tem feito nesses últimos tempos, eu acho que nós trabalhamos bem em conjunto, fizemos muita coisa acontecer, tivemos uma coordenação fantástica pelo Volney, que soube conduzir momentos de tensões. Então, tudo isso foi ótimo, o CONAMA está de parabéns e houve realmente um trabalho que pode se apresentar. Agora, como nós vamos nos posicionar aí, o representante do Espírito Santo levantou, vocês farão alguma correspondência solicitando, qual vai ser o método adotado? Isso é importante para nós, não só de Governo Federal, eu acredito que com os estados também vai ser a mesma dificuldade, os municípios, para todos. Então, nós, cientes de como isso vai acontecer, nós até podemos começar a se ajustar que não vai ser nada fácil. Então, eu acredito também que a proposta do nosso representante da FURPA em fazer uma reunião antes da Plenária de novembro, eu acho que não é interessante porque realmente eu acho que vocês vão apresentar o trabalho que está em andamento por cada Câmara até entregar nesse momento, uma Câmara nova receber como está o *checklist* dali dentro daquele contexto. Então, eu acho que nós não temos assim assunto de relevância, de urgência para se resolver isso. Eu acho que hoje aqui nós tomamos todas as medidas, até as moções para estender os GTs nós já providenciamos. Então, eu acho que agora o trabalho tem que se centrar mesmo é na composição e na representação.

A SRª. ADRIANA MANDARINO (DCONAMA) – Então, nós temos um Regimento aprovado, mas ainda não publicado e está na fase da Consultoria Jurídica. A expectativa nossa de prazo é que ele já esteja publicado com antecedência mínima da convocação da Plenária. Então, por ocasião da convocação da Plenária é que nós diríamos que o os segmentos têm o prazo até a Plenária fazerem as suas indicações de membro nas Câmaras Técnicas. Então, isso é o cenário com o qual nós estamos trabalhando. E aqui fica realmente assim, uma informação prévia já possibilitando um ajuste, uma discussão maior porque efetivamente essa foi a Câmara Técnica mais produtiva, que realmente fez com que as divergências fossem encaminhadas, debatidas tecnicamente, aqui o reconhecimento ao Volney e aos membros todos porque efetivamente faz diferença, nós percebemos, como CONAMA, isso. Faz diferença o método, a maneira de atuar para que se chegue lá na frente.

O SR. LUÍS EDUARDO SORAGGI (ANAMMA Nacional) – A composição das instituições muda quando?

A SRª. ADRIANA MANDARINO (DCONAMA) – Muda a representação. Você tem dois representantes de cada segmento. Agora, se vai continuar, por exemplo, o Governo de São Paulo e o Governo do Espírito Santo é uma questão interna da ABEMA. E assim sucessivamente.

O SR. FRANCISCO RODRIGUES SOARES (FURPA) – Embora eu não esteja com informe, mas eu queria levantar três assuntos importantes. Primeiro, a questão do Código Florestal, nós não estamos tendo no momento uma posição de como está em nível de Congresso e Senado. Nós apresentamos na época uma proposta da audiência pública no Senado envolvendo o CONAMA e não recebemos nenhuma resposta se existe, se vai ocorrer o convite ou a participação do CONAMA nessa discussão ou com convidados ou como participante de uma audiência pública no Senado. Então, vemos setores diversos, de forma específica ou isolada, mas o CONAMA, eu acho que o CONAMA não foi até agora prestigiado para ser ouvido dentro da discussão do Senado sobre as mudanças do Código Florestal. A outra, nós fizemos o ofício, fizemos o pedido, mas não recebemos até hoje uma informação porque não aconteceu ou se em nível de Congresso ou de Senado tem alguma promessa de incluir o CONAMA nessa ampla discussão do Código Florestal Brasileiro que está aí correndo pela tangente, mas nós estamos perdendo o controle total das discussões, Bocuhy, nós estamos perdendo totalmente o controle, totalmente está fora do controle a discussão, está vindo setores mais fortes, mais poderosos, então monitorando a situação. A outra é a Rio+20. Nós vamos ter a Rio+20 e não temos nenhuma preparação nem em nível de discussão nem um seminário para ver uma agenda do Governo através do CONAMA para ser colocado na pauta, mas estamos sabendo que (...) internacional, mas o CONAMA não está sequer participando nem de uma elaboração de uma agenda. Então, a Rio+20 está acontecendo em junho, no Rio de Janeiro, e nós estamos aqui sem saber quais são as prioridades que devem ser colocadas para uma discussão global. A outra coisa é a 4ª Conferência Nacional do Meio Ambiente, que a 3ª Conferência aconteceu em 2008 e a sociedade está

EM BRANCO

cobrando, pedindo que nós cobremos do Ministério informações se vai acontecer a 4ª ou se não vai mais acontecer essa sequência. O Ministério da Saúde está providenciando uma Conferência Nacional de Saúde e o Ministério do Meio Ambiente a última que fez foi em 2008. Será que nós não temos tanto assunto para levar e envolver a sociedade, se vamos ter a Rio+20, temos uma série de problemas. São três temas importantes, o Código Florestal, a audiência pública que nós não sabemos, a Rio+20, como o CONAMA vai ser envolvido e a 4ª Conferência Nacional de Meio Ambiente, que a última aconteceu, 3ª, em 2008.

(Interferência fora do microfone. Inaudível)

A SRª. ADRIANA MANDARINO (DCONAMA) – Então, Francisco Soares, a questão do Código Florestal, o gabinete da Ministra encaminhou o pedido e eu não tenho retorno sobre isso, mas efetivamente nós fizemos uma proposição para que o CONAMA participasse das discussões, as discussões de qualquer maneira estão acontecendo, enfim, estão colocadas no âmbito do Senado e eu só não tenho um retorno quanto isso específico desse pedido. A Rio+20, o tema vai estar na pauta, vocês vão receber, os conselheiros vão receber um e-mail, com um texto provocativo só sobre informes da Rio+20 e uma discussão já e isso vai estar na pauta da próxima Plenária. Uma ampla discussão Então, o texto nosso com informes sobre o site, o link e etc. serve só como um aquecimento para que nós cheguemos à Plenária um pouco mais dentro do tema e na próxima Plenária vai haver um espaço para essa discussão... A 4ª Conferência não é exatamente uma questão do CONAMA, eu não sei se o Volney teria.

O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) - Eu não tenho um detalhamento, eu sei que nós fizemos previsão orçamentária que passou por mim, isso eu sei. Agora... Fica difícil agora falar no futuro para essa Câmara Técnica porque nós estamos mudando, mas eu ancho pode consultar lá a secretária de articulação institucional que deve, a Drª. Samyra, o Doutor Paraguaçu, o próprio Geraldo, que é o diretor lá que trata da questão da Conferência. Eu acho que esse seria, sobre essa informação de curto prazo é melhor. Tem 100% planejado, a previsão orçamentária, essa questão da 4ª Conferência, tem um processo que já está andando. Tanto é que na discussão do Plano Plurianual houve um destaque para esse negócio da participação e a questão da Conferência. Então, eu acho que não me parece que vai haver problemas aí, é claro que são processos, agora são vários processos que estão acontecendo ao mesmo tempo, o Código Florestal, Rio+20 e a própria Conferência que tem relação , mas tem de ser tratado de uma forma específica cada um deles. A questão da Conferência, eu realmente não tenho esse informe agora sobre a questão específica de quando vai ser, mas é um processo que quando começar vai ser detonado e vai envolver com certeza o CONAMA, como nas outras também foi. Então, gente, eu acho que era essa a nossa pauta de hoje, nós fomos mais rápidos do que o esperado. Avançamos bastante. Eu queria agradecer todos, a reunião foi muito efetiva. *(Palmas!)*. Eu queria agradecer Adriana que tem coordenado o processo, a Daline, Gerin e todo o nosso pessoal aqui que está dando apoio à reunião. E realmente é fundamental esse processo de registrar as nossas reuniões, que eu tenho me servido, eu acho que tem servido a todos, esse processo cria uma memória e é fundamental para... Gente, muito obrigado e bom retorno a todos.

CONAMA/MMA
Fls. 127
Processo: 2226/10
Rubrica

CONAMA/MMA
Fls. 128
Processo: 2226/10
Rubrica

EM BRANCO

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

CÂMARA TÉCNICA DE CONTROLE E QUALIDADE AMBIENTAL – PRESIDÊNCIA

RELATÓRIO

Brasília/DF, 19 de outubro de 2011.

ASSUNTO: Revisão da Resolução nº 418/2009 – Anexo I/Tabela 3: Limites máximos de emissão de $CO_{corrigido}$, $HC_{corrigido}$ em marcha lenta para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos

1. DESTINATÁRIO

Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos – CTAJ

2. INTERESSADO

Ministério do Meio Ambiente

3. REFERÊNCIA

3.1. Resolução nº 418, de 25 de novembro de 2009.

4. CONTEXTUALIZAÇÃO E ANÁLISE

4.1. A Resolução Conama nº 418/2009

4.1.1. A Resolução Conama nº 418/2009 dispõe sobre critérios para elaboração dos Planos de Controle de Poluição Veicular – PCPV e para implantação de Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M pelos órgãos ambientais estaduais e municipais.

4.1.2. A Resolução foi resultado de um processo de discussão iniciado em Grupo de Trabalho no âmbito da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental – CTCQA. A proposta aprovada na CTCQA, e levada à 54ª Reunião

Extraordinária do Plenário do Conama, em novembro de 2009, não apresentava valores para os limites de emissão de CO e HC para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos, fabricados a partir de 2009. Pela proposta originalmente levada à Plenária, estes limites deveriam ser aprovados até 31 de dezembro de 2010, conforme tabela no item I do Anexo a este relatório.

4.1.3. Na 54ª Reunião Extraordinária do Plenário do Conama, foram propostos e aprovados os limites conforme a tabela 3 do Anexo I da Resolução em referência (tabela constante no item II do Anexo), a qual trata dos limites máximos de emissão de $CO_{corrigido}$ e $HC_{corrigido}$, em marcha lenta, para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos.

4.1.4. Os limites de homologação estão relacionados ao desenvolvimento e à fabricação do veículo, à tecnologia embarcada no mesmo, portanto, a cargo dos fabricantes; já os limites de inspeção – objeto da tabela 3 em referência – relacionam-se à manutenção dos veículos e são, por sua vez, de responsabilidade do proprietário do mesmo. Assim, programas de inspeção veicular tem por objetivo criar uma cultura de manutenção preventiva nos proprietários dos veículos.

4.1.5. Em abril de 2010, a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e similares – Abraciclo solicitou revisão da Resolução Conama nº 418/2009, uma vez que se identificou que os limites estabelecidos na Resolução nº 418/2009 resultariam em alto índice de reprovação de veículos. Decorrente do pedido de revisão, a Abraciclo propôs no âmbito da CTCQA a revisão de limites conforme destacado na tabela do item III do Anexo. A proposta da Abraciclo foi apresentada diante do entendimento de que as condições exigidas dos veículos em uso, conforme a Tabela 3 do Anexo I da Resolução nº 428/2009, não guardam proporcionalidade ao exigido para a homologação do mesmo pelo fabricante, considerando que os veículos em uso, mesmo com a devida manutenção, tendem a sofrer desgastes – especialmente motociclos e similares.

4.2. Revisão dos limites de emissão de monóxido de carbono e hidrocarbonetos, constantes na Tabela 3 da Resolução Conama nº 418/2009

4.2.1. Em decorrência da solicitação de revisão, apresentada por meio da Confederação Nacional da Indústria – CNI, foi aberto processo (02000.002726/2010-92) para a revisão dos limites em referência, com parecer favorável deste MMA (fls. 14 a 15 e 19 a 21 do processo em referência) e concordância do Ibama (fl. 13), em decorrência do explicitado no item 4.1.4 e 4.1.5.

4.2.2. A solicitação de revisão foi apreciada pela CTCQA, em sua 46ª Reunião, entre os dias 26 e 27 de abril de 2011. Na ocasião, foram apresentados os dados dos programas de inspeção veicular no município de São Paulo. Nessa ocasião, após debates, chegou-se a uma proposta de revisão (conforme constante em destaque do item IV do Anexo a este relatório) da Resolução nº 428/2009 a qual seguiu para apreciação pela Câmara de Assuntos Jurídicos – CTAJ do Conama. Na 62ª Reunião

da CTAJ, foram requeridas vistas por parte do membro da CTAJ, representante do Governo de São Paulo.

4.2.3. Na reunião seguinte, a 63ª Reunião da CTAJ, no dia 11 de agosto de 2011, foi apresentado relatório referente ao pedido de vistas e deliberado pela devolução do processo à CTCQA por insuficiência de motivação e deficiência na instrução processual. Conforme "Resultado" em página do sítio eletrônico do Conama: "a *Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos devolveu a matéria à Câmara de origem (CTCQA), com base no voto do representante do Estado de São Paulo, João Winter, tendo em vista a insuficiente motivação, bem como a deficiente instrução processual que não permitem, assim, qualquer tomada de decisão pelo CONAMA.*"

4.2.4. Ainda, conforme transcrição da 63ª Reunião da CTAJ, as questões que motivaram a devolução à CTCQA estariam pormenorizadas nos itens 31 e 32 do relatório do pedido de vistas. Além disso, conforme manifestações orais registradas na citada transcrição, foi questionada a legitimidade do documento/do representante da Prefeitura de São Paulo.

4.2.5. Diante da decisão da CTAJ, o processo em referência foi pautado para a 49ª Reunião da CTCQA, levando-se em conta duas questões. Inicialmente, em decorrência de o relatório do pedido de vistas de membro do Governo de São Paulo na CTAJ trazer para a discussão Informação Técnica nº 001/2011/ETTO, da Cetesb, a qual não fora objeto de apreciação por parte da CTCQA. Isso pelo fato de esta informação não ter sido apresentado à CTCQA uma vez que datada posteriormente (15/06/2010) à realização da 46ª Reunião da CTCQA (26 e 27 de abril de 2011), em que o assunto foi pautado e deliberado. Além disso, entendeu pertinente registrar e informar aos membros da CTCQA, que em 3 de outubro de 2011, por meio do Ofício nº 200/SVMA.G.CAFIM/2011, a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, da Prefeitura de São Paulo, apresentou pedido de prorrogação por mais doze meses para adequação dos programas de inspeção veicular ao disposto na Resolução Conama nº 418/2009.

4.2.6. Importante registrar, ainda que, na ocasião do pedido de prorrogação de prazo, o Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente, Eduardo Jorge M. A. Sobrinho, ratificou o pedido de vistas e respectiva justificativa técnica apresentada por representante da Prefeitura de São Paulo na 46ª Reunião da CTCQA.

4.2.7. Em 18 de outubro, conforme pautado na ordem do dia, a questão foi apreciada na 49ª Reunião da CTCQA. Na ocasião, representante da Cetesb, manifestou-se perante os demais membros da CTCQA pela concordância com a proposta aprovada na 46ª Reunião da CTCQA e a qual foi encaminhada à CTAJ. Na ocasião, o representante da Cetesb, o Sr. José Eduardo Bevilacqua, informou que apresentava a posição institucional da Cetesb e da Secretaria de Meio Ambiente do Estado de São Paulo, na pessoa do Secretário Adjunto Rubens N. Rizek Júnior. Manifestou ainda que a informação técnica da Cetesb apresentada perante à CTAJ é um elemento do processo, mas, diante dos dados e dos níveis de reprovação que resultariam a adoção dos valores constantes na Tabela 3, do Anexo I da Resolução Conama nº 418/2009, para os motociclos e similares fabricados a partir de 2010, a Cetesb posiciona-se de modo convergente à proposta da CTCQA encaminhada à CTAJ, por entender que, do contrário, poder-se-ia comprometer a eficácia do programa de inspeção veicular em andamento e os a serem implantados pelos demais entes da

Federação a partir do próximo ano. Complementou que é necessário ter em mente que se trata de um programa com metas progressivas e que, a partir de 2014, valores mais restritivos de homologação serão adotados para motociclos e similares, considerando a fase 4 do Programa de Controle de Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares – Promot, de modo a possibilitar a redução dos limites de inspeção, possibilitando a revisão dos limites ora propostos. Defendeu, ainda, a necessidade de definição da questão o quanto antes, de modo a possibilitar a implantação dos Planos de Controle de Poluição Veicular – PCPV pelos demais estados da Federação.

4.2.8. Nos itens a seguir, far-se-á uma breve análise dos dados de inspeção veicular no município de São Paulo no contexto do processo de revisão da Tabela 3 do Anexo I da Resolução Conama nº 418/2009.

4.3. Dados de inspeção veicular no município de São Paulo e os limites propostos pela CTCQA em sua 46ª Reunião

4.3.1. O objetivo precípuo do Programa de Inspeção e Manutenção Veicular é gerar e consolidar uma cultura de manutenção preventiva dos veículos por parte de seus proprietários, de modo a evitar que os esforços na melhoria dos índices de emissão atmosférica por parte dos fabricantes sejam inócuos em decorrência de uma manutenção deficiente dos veículos em uso. Para tanto, tem-se que os índices de reprovação devem ser tais que, coerentes aos valores de homologação das emissões desses veículos, não sejam tão flexíveis que não atinjam os veículos com manutenção deficiente e nem tão restritivos que reprovem a grande parte dos veículos. Conforme os dados de Inspeção Veicular no município de São Paulo, apresentados no âmbito deste processo, em especial nas discussões da 46ª CTCQA, tem-se que os valores de corte para reprovação em inspeção inicial situam-se em torno de 10 a 20% – levando-se em conta todas as categorias de veículos inspecionados –, o que é reduzido nas reinspeções para valores inferiores a 3%.

4.3.2. Com base nos valores de inspeção realizadas no município de São Paulo para motociclos e similares e considerando os limites estabelecidos na tabela 3 do Anexo I da Resolução Conama nº 418/2009, os índices de reprovação seriam bastante elevados e muito superiores aos índices considerados aceitáveis para programas com enfoque precipuamente educativo e com vistas a induzir a manutenção adequada dos veículos. O programa de inspeção e manutenção tem como público-alvo os proprietários, de modo a induzir que esses efetuem uma adequada manutenção de seus veículos em conformidade com as especificações originalmente homologadas e, não, o aprimoramento tecnológico dos veículos em uso. Assim, um programa que aprove e ou reprove uma porcentagem elevada do seu universo de inspeção colocaria a perder o próprio objetivo do programa, não sendo possível segregar os veículos com adequada manutenção entre os demais.

4.3.3. Desse modo, os membros da CTCQA, em sua 46ª Reunião, entenderam necessário estabelecer limites tais que o veículo tenha condição tecnológica de atingir, dentro das condições médias que reflitam seu estado de manutenção. Assim, com intuito de adotar uma adequada medida de gestão ambiental da frota de motociclos e similares no país, tomando por base os dados do município de São Paulo, foram propostos os limites para revisão da Tabela 3 do Anexo I da

Resolução Conama nº 418/2009. Importante frisar que a proposta resultante da discussão no âmbito da CTCQA, conforme constam nos registros de transcrição da sua 46ª reunião, não se trata apenas de uma análise de dados estatísticos. O processo de discussão realizado no âmbito da CTCQA convergiu para a adoção de uma medida de gestão ambiental, ou seja, resultou em uma opção deliberada, considerando-se os dados disponíveis, por limites dentro dos quais julgou-se como a melhor opção entre as possíveis para o uso do respectivo instrumento de gestão.

4.3.4. Importante, ainda, registrar que o município de São Paulo tem notória experiência e capacidade técnica no que tange à inspeção veicular, sendo, juntamente com o estado do Rio de Janeiro – os únicos entes que atualmente já realizam inspeção veicular no país. Além disso, somente o município de São Paulo possui os dados consolidados e analisados para o exercício de 2010.

4.3.5. Outra observação importante a se considerar na adoção dos limites propostos é que esses tratam do estabelecimento de uma referência nacional para inspeção veicular. Nesse contexto, cabe a cada ente da Federação, coerente com as peculiaridades locais e ou regionais e com os respectivos PCPVs, adotar medidas de gestão adicionais, ou mesmo mais restritivas, que se julgarem necessárias.

4.3.6. Em suma, o disposto na proposta de Resolução Conama, resultante da 46ª Reunião da CTCQA, tem os dados de inspeção veicular no município de São Paulo como base para a definição dos limites de aplicação dessa inspeção como instrumento de gestão ambiental. Assim, a discussão dos limites propostos ora realizada reflete além de uma mera análise estatística de dados, apesar de inclui-la.

5. CONCLUSÃO E/OU PROPOSIÇÃO

5.1. Diante do exposto, tem-se que a proposta de Resolução oriunda da 46ª CTCQA, apreciada e devolvida a esta pela CTAJ, conforme resultado de sua 63ª Reunião, baseou-se em dados reais de inspeção veicular e consiste em uma proposta normativa coerente às atribuições da CTCQA, cujo mérito foi amplamente debatido, conforme competência regimental desta.

5.2. Quanto à insuficiência de motivação, alegada pela CTAJ e pormenorizada nos itens 31 e 32 do parecer de vistas de membro representante do Estado de São Paulo nesta, há que se considerar que a motivação da proposta está devidamente registrada na transcrição do debate técnico realizado durante a 46ª Reunião da CTCQA e, ainda, nos dados apresentados pelo representante da Prefeitura de São Paulo nessa ocasião e reapresentados, resumidamente, pela Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente, em 3 de outubro de 2011 (Ofício nº 200/SVMA.G.CAFIM/2011. As exigências mínimas de diretrizes e informações listadas no item 32 do referido relatório de pedido de vistas, no âmbito da CTAJ, não são exigências regimentais e consistem, por si só, em critérios de validação ou não da justificativa técnica da proposta de resolução, que, por sua vez, recai na própria análise de mérito que compete à CTCQA e, posteriormente, ao Plenário do Conama. Além disso, conforme citado no próprio relatório, as exigências listadas tratam de entendimento apresentado em Informação Técnica da Cetesb, a qual foi trazida à

discussão após o debate da CTCQA. Contudo, conforme exposto no item 4.2.7, na 49ª Reunião da CTCQA, a própria Cetesb manifestou acordo à proposta resultante da 46ª Reunião da CTCQA, realizada em abril de 2011.

5.3. No que tange às alegações de deficiência de instrução processual, ainda que não estivessem devidamente explicitadas em documentos específicos nos autos do processo, estavam na transcrição e nas apresentações trazidas à discussão no âmbito da 46ª Reunião da CTCQA. No entanto, juntaram-se aos autos a impressão da apresentação realizada na reunião da CTCQA em referência, bem como a sua transcrição. Além disso, por meio do documento da Secretaria do Verde e Meio Ambiente – SVMA, do município de São Paulo, apresentado ao MMA e ao Ibama, e juntado aos autos deste processo, a SVMA ratificou o posicionamento e legitimidade do representante da Prefeitura de São Paulo, bem como do respectivo documento/proposta apresentada. Dessa forma, constata-se que estão contempladas nos autos do processo as questões afetas às alegações da CTAJ quanto à questão de legitimidade do representante da Prefeitura de São Paulo perante à CTCQA e à CTAJ, em suas reuniões 46ª e 63ª, respectivamente.

5.4. Desse modo, entende-se que o processo em referência, a despeito das alegações oriundas da CTAJ e da juntada de novos documentos aos autos, encontra-se devidamente instruído e que a motivação para a tomada de decisão por parte da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental eram e permanecem suficientes, cabendo somente ao Plenário, se julgar pertinente, referendar, rejeitar ou emendar, no tocante ao mérito, a proposta de resolução em questão.

5.5. Registre-se, ainda, a necessidade de encaminhamento da questão ao Plenário do Conama, considerando o prazo para adequação aos limites da Resolução Conama nº 418/2009 pelos órgãos responsáveis, sob pena de comprometer a implantação dos PCPVs pelos estados, considerando-se a insegurança jurídica que se encontra no tocante à esta questão.

5.6. Encaminhe-se à Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos – CTAJ.

VOLNEY ZANARDI JÚNIOR

Presidente

Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental

Anexos: Tabela 3, Anexo I (Propostas e versões conforme histórico de discussão da Resolução Conama nº 418/2009 e sua revisão)

I - Tabela 3, Anexo I à proposta resultante da 38ª CTCQA e apreciada na 54ª Reunião Extraordinária do Conama (outubro de 2009)

Ano de fabricação	Cilindrada	CO_{corr} (%)	HC_{corr} (ppm)
Até 2002	Todas	7	3500
2003 a 2009	<250cc	6	2000
	≥250cc	4,5	2000
2010 em diante	Todas	Limites a serem estabelecidos até 31/12/2010	

II - Tabela 3, Anexo I, Resolução Conama nº 418/2009

Ano de fabricação	Cilindrada	1ª Fase (2010)		2ª Fase (a partir de 2011)	
		CO_{corr} (%)	HC_{corr} (ppm)	CO_{corr} (%)	HC_{corr} (ppm)
Até 2002	Todas	7	3500	5	3500
2003 a 2008	<250cc	6	2000	4,5	2000
	≥250cc	4,5	2000	4,5	2000
A partir de 2009	Todas	1	200	1	200

III - Tabela/limites conforme proposta da Abraciclo

Ano de fabricação	Cilindrada	CO_{corr} (%)	HC_{corr} (ppm)
Até 2002	Todas	7	3500
2003 a 2009	<250cc	6	2000
	≥250cc	4,5	2000
2010 em diante	Todas	**3,5**	**2000**

IV - Tabela proposta pela Prefeitura de São Paulo* e aprovada na 46ª CTCQA

Ano de fabricação	Cilindrada	CO_{corr} (%)	HC_{corr} (ppm)
Até 2002	Todas	7	3500
2003 a 2009	<250cc	6	2000
	≥250cc	4,5	2000
2010 em diante	<250cc	**2,5**	**600**
	≥250cc	**2**	**400**

*Reapresentada em 3 de outubro de 2011, pela Secretaria de Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1° andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº096/**2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 10 de outubro de 2011.

Assunto: **Convocação para a 64ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.**
Ref.: Processo nº 02000.000716/2003-93

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. Em nome da Presidência da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos e no cumprimento do disposto no art. 28 e inciso VI do art. 45 do Regimento Interno deste Conselho, convoco Vossa Senhoria para participar da **64ª Reunião** da CTAJ, a realizar-se **nos dias 26 e 27 de outubro das 09h00 às 18h00,** na Sala de CT-01, 1º Andar do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Qd. 505, Lt. 02, Brasília/DF.

2. Informo que a pauta e os documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho, na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:
http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1382

3. Solicito que as entidades da Sociedade Civil, com assento na Câmara Técnica, cujas passagens e diárias são pagas com recursos orçamentários do MMA, conforme § 2º, art. 9º do Regimento Interno, **encaminhem sua confirmação de participação no corpo deste e-mail, anexando seu currículo resumido, ATÉ O DIA 11 DE OUTUBRO DE 2011** , para que sejam tomadas as providências necessárias. Caso necessite entrar em contato com nossa equipe de apoio os contatos são: tel. (61) 2028.2187/2102 ou conama.ti@mma.gov.br.

Atenciosamente,

Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora

CONAMA

Enviado a: CT: «Assuntos Jurídicos»	Enviado: Sim	Data: 10/10/11

Título:
Convocação para a 64ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos

Mensagem:

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 - Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº **096/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 10 de outubro de 2011.

Assunto: **Convocação para a 64ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.**
Ref.: **Processo nº 02000.000716/2003-93**

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. Em nome da Presidência da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos e no cumprimento do disposto no art. 28 e inciso VI do art. 45 do Regimento Interno deste Conselho, convoco Vossa Senhoria para participar da 64ª Reunião da CTAJ, a realizar-se nos dias 26 e 27 de outubro das 09h00 às 18h00, na Sala de CT-01, 1º Andar do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Qd. 505, Lt. 02, Brasília/DF.

2. Informo que a pauta e os documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho, na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo: http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1382

3. Solicito que as entidades da Sociedade Civil com assento na Câmara Técnica, cujas passagens e diárias são

(⊕P HQ/RM+70 / IIGLM

CONAMA/MMA
Fls. 124
Processo: 2226/10
Rubrica

CONAMA/MMA
Fls. 133
Processo: 2226/10
Rubrica

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº 097 **/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 10 de outubro de 2011.

Assunto: **Convite para a 64ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.**
Ref.: Processo nº 02000.000716/2003-93

Prezado(a) Senhor(a),

1. Em nome da Presidência da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, comunico que foi convocada a 64ª Reunião da CTAJ, a realizar-se **nos dias 26 e 27 de outubro das 09h00 às 18h00** na sala de CT-01, 1º Andar do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, qd. 505, lt. 02, Brasília/DF.

2. Informo que a pauta e documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho, na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:

http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1382

3. Lembramos que a deliberação sobre os temas em pauta é exclusiva dos Conselheiros membros desta Câmara Técnica.

Atenciosamente,

Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora

CONAMA

Enviado a: CT: «Assuntos Jurídicos»	Enviado: Sim	Data: 10/10/11

Título:
Convite para a 64ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos

Mensagem:

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 - Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº **097/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 10 de outubro de 2011.

Assunto: **Convite para a 64ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.**
Ref.: **Processo nº 02000.000716/2003-93**

Prezado(a) Senhor(a),

1. Em nome da Presidência da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, comunico que foi convocada a 64ª Reunião da CTAJ, a realizar-se nos dias 26 e 27 de outubro das 09h00 às 18h00 na sala de CT-01, 1º Andar do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, qd. 505, lt. 02, Brasília/DF.

2. Informo que a pauta e documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho, na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:

http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1382

(ΦΡ HQΑΡΜ+70 / IIQLYI

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Pauta da 64ª Reunião Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos
Data: 26 e 27 de outubro de 2011
Horário: das 09h00 às 18h00
Sala de CT-01, 1º Andar do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, qd. 505, lt. 02, Brasília/DF.

1. **Abertura da Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.**

2. **Leitura e aprovação do** resultado **e transcrição do dia** 11 **de agosto da 63ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.**

3. **Ordem do Dia:**

3.1 **Processo** nº 02000.002726/2010-92 **- Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange a Tabela 3 - Limites máximos de emissão de CO corrigido, HC corrigido (...).**
Interessado: Confederação Nacional da Indústria - CNI
Procedência: 63ª CTAJ
Tramitação: A Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos devolveu a matéria à Câmara de origem (CTCQA), com base no voto do representante do Estado de São Paulo, João Winter. A CTCQA apreciará a devolução em sua 49ª reunião, a ser realizada dia 18 de outubro.
Relator: Wanderley Coelho (CNI)

3.2. **Processo** nº 02000.000716/2011-01 **- Proposta de revisão da Resolução Conama nº 362/2005 que "dispõe sobre o recolhimento, coleta e destinação final de óleo lubrificante usado ou contaminado".**
Interessado: MMA.
Procedência:38ª CTSSAGR.
Tramitação: A Câmara Técnica de Saúde, Saneamento Ambiental e Gestão de Resíduos aprovou a proposta de modificação de redação sugerida pela CTAJ, em sua 63ª reunião.
Relator: MMA.

3.3. **Processo nº 02000.002780/2007-32 – Proposta de Resolução que estabelece os limites máximos de emissão de poluentes atmosféricos para fontes fixas instaladas ou com pedido de licença de instalação anteriores a 02 de janeiro de 2007.**
Interessado: Conama
Procedência: 48ª CTCQA
Tramitação: A proposta foi aprovada na 48ª reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, realizada em 02, 03 e 04 de agosto de 2011.

CONAMA

3.4. Processo nº 02000.002610/2008-39 Revisão da Resolução Conama nº 307/2002, que estabelece diretrizes, critérios e procedimentos para a gestão dos resíduos da construção civil.

Interessado: Anamma.

Procedência: 38ª CTSSAGR

Tramitação: A Câmara Técnica de Saúde, Saneamento Ambiental e Gestão de Resíduos aprovou a proposta de resolução em sua 38ª reunião, realizada nos dias 05 e 06 de outubro.

4. Encerramento.

CONAMA

CONAMA /MMA
Fls. 136
Processo: 2226/10
Rubrica

CONAMA /MMA
Fls. 135
Processo: 2226/10
Rubrica

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
SECRETARIA EXECUTIVA
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA

NOTA INFORMATIVA N.º 262 /2011/DCONAMA/SECEX/MMA.
REF.: Processo nº 02000.002726/2010-92 – Vol. I

Trata-se de solicitação da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente de São Paulo, quanto à prorrogação da entrada em vigor dos limites estabelecidos na Proposta de Revisão da Resolução nº 418/2009, apresentada ao Presidente da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, Helio Gurgel, em virtude da apreciação da matéria pela Câmara em sua 64ª reunião.

No caso, a Secretária Municipal em exercício, Leda Maria Aschermann, motiva o pleito alegando que as eventuais modificações que venham a ocorrer durante o ano-calendário de inspeções possam trazer transtornos para o programa de inspeção e para os munícipes, já que os veículos poderiam ser submetidos a duas ou mais inspeções sob distintos critérios. A Secretária argumenta ainda que, em razão do início do exercício dar-se apenas em 1º de fevereiro, será necessário pelo menos um mês para a alteração do sistema para adequação aos novos limites.

Desse modo, sugere que o art. 4º da Proposta de Revisão da Resolução nº 418/2009, já pautada na 104ª Reunião Plenária do Conama, a realizar-se nos dias 23 e 24 de novembro, passe a vigorar com a seguinte redação:

> Art. 4º A implantação dos limites estabelecidos nesta Resolução será no início do exercício subseqüente à entrada em vigência da presente Resolução.

É a informação. Para análise da diretora.

Anderson Barreto Arruda
Analista Ambiental
Assessor da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos - CTAJ

Para juntada da solicitação aos autos do processo físico e virtual da Proposta de Revisão da Resolução nº 418/2009, acrescentando que a solicitação deverá ser apresentada por Conselheiro do Conama, para a apreciação na 104ª Reunião Ordinária, a realizar-se dias 23 e 24 de novembro.

Brasília, 21 de novembro de 2011.

Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora

CONAMA

EM BRANCO

CONAMA/MMA
Fls. 137
Processo: 2226/10
Rubrica

CONAMA/MMA
Fls. 138
Processo: 2226/10
Rubrica

Ministério do Meio Ambiente

Área Administrativa

Protocolo Geral Nº 00000.031691/2011-00

Data do Protocolo: 25/10/2011 **Hora do Protocolo:** 18:00:15

Nº do Documento: 222 **Data do Documento:** 24/10/2011

Tipo do Documento: OFICIO

Procedência: [Prefeitura de São Paulo - Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente]

Signatário/Cargo: LEDA MARIA ASCHERNANN

Resumo: Solicita o apreciamento da sugestão de modificação da proposta de Resolução CONAMA referente a revisão dos valores limites para emissão de poluentes pelas motocicletas.

Cadastramento: [Ministério do Meio Ambiente] [Área Administrativa] [Joabe Assuncao Nascimento] [EST0416]

REGISTRE A TRAMITAÇÃO. - TRAMITE O DOCUMENTO ORIGINAL. - RACIONALIZE: EVITE TIRAR CÓPIAS.

Data da Tramitação: 26/10/2011 **Hora da Tramitação:** 08:17:07

Destino: [Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - Diretoria]

Despacho: À Diretora, Adriana Mandarino, para ciência e encaminhamento.

Cadastramento: [Ministério do Meio Ambiente] [Área Administrativa] [Joabe Assuncao Nascimento] [EST0416]

Recebimento: Até o momento não foi feito o recebimento eletrônico pela unidade.

REGISTRAR OS DOCUMENTOS ANEXADOS NAS TRAMITAÇÕES

DOCUMENTOS APENSADOS

1º	2º
3º	4º
5º	6º

(Ao completar a página, anexar o formulário "Folha de Continuação", extraído do sistema de protocolo)

EM BRANCO

PREFEITURA DE SÃO PAULO
VERDE E MEIO AMBIENTE

Nº 31691 | 11-00
DATA 25/10/11 | RUBRICA

São Paulo, 24 de outubro de 2011

Ofício nº 222/SVMA. G. CAFIM/2011

CONAMA/MMA Fls. 138 Processo: 2326/10 Rubrica

CONAMA/MMA Fls. 137 Processo: 2326/10 Rubrica

Sr. Presidente,

Considerando que a questão da revisão dos valores limites para emissão de poluentes pelas motocicletas está sendo analisado de maneira sistemática pelo CONAMA e que eventuais modificações que venham a ocorrer durante o ano-calendário de inspeções pode trazer importantes transtornos para o programa de inspeção e para os munícipes, pois os veículos poderiam ser submetidos a duas ou mais inspeções sob distintos critérios,

Considerando ainda que o início do exercício ocorre em 1º de fevereiro e faz-se necessário pelo menos um mês para a alteração do sistema (software etc). solicito a gentileza de apreciar nossa sugestão de modificação da proposta de Resolução referente ao assunto, que será tratada na próxima reunião da referida Câmara Jurídica, no dia 26 de outubro de 2011, para que conste da seguinte maneira:

"Art 4º A implantação dos limites estabelecidos nesta Resolução será no início do exercício subseqüente à entrada em vigência da presente Resolução."

Aproveito a oportunidade para enviar-lhe cópia do Oficio que o Sr. Secretário Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho remeteu à Sra. Ministra e ao Sr. Presente da Câmara Técnica de Inspeção Veicular tratando do assunto.

Na expectativa de termos nossa solicitação atendida, colocamo-nos à disposição e apresentamos os nossos protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

Leda Maria Aschermann
Secretária Municipal do Verde e do Meio Ambiente, em exercício
SVMA

Exmo. Senhor
Hélio Gurgel
Presidente - CTAJ
Ed. Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Qd. 505, Lt.2, Bl.B, 1º andar
CEP:70730-542 – Brasília - DF

HN/mjoa

EM BRANCO

Prefeitura do Município de São Paulo

Carta
SELO
Contrato
9912277895
SVMA / SP
CORREIOS

CONAMA

2028 2064

Exmo. Senhor
Hélio Gurgel
Presidente da CTAJ
Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte,
Qd. 505, Lt. 2, Bl. B, 1º andar
Brasília - DF

7 0 7 3 0 - 5 4 2

CONAMA IMMA
Fls. 138
Processo: 2026/10
Rubrica

CORREIOS
REGISTRADO URGENTE
REGISTERED PRIORITY
AR
PESO / WEIGHT (kg) 0,013
RQ 08889112 3 BR

CONAMA IMMA
Fls. 139
Processo: 2026/10
Rubrica

Remetente: Secretaria do Verde e do Meio
Endereço: Rua do Paraíso, 387- 10º andar CAFIM
CEP: 04103-000
São Paulo - SP.

Remetente

Endereço

(ETIQUETA OU CARIMBO MP)

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Resultado da 64ª Reunião Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos
Data: 26 e 27 de outubro de 2011

1. Abertura da Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.
Membros Presentes:
Entidade Ambientalista da Região Sudeste – PROAM: Fábio Ribeiro Dib;
Entidade Ambientalista da Região Sul – AMAR: Alex Justus (representante);
Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil –CNA: Rodrigo Justus de Brito;
Confederação Nacional da Indústria – CNI: Marcos Torres (representante);
Governos Municipais: ANAMMA CENTRO-OESTE: José de Moraes Neto
Governos Municipais: ANAMMA SUDESTE: Cristiane Casini;
Governo do Estado de São Paulo: João Roberto Cilento Winther;
Governo Federal - Ibama: Alice Serpa Braga;
Governo Federal – Casa Civil: Sérgio Brito;

2. **Leitura e aprovação do resultado e transcrição do dia 11 de agosto da 63ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.**
Resultado: Aprovada

3. Ordem do Dia:

3.1 **Processo nº 02000.002726/2010-92 - Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange a Tabela 3 - Limites máximos de emissão de CO corrigido, HC corrigido (...).**
Interessado: Confederação Nacional da Indústria - CNI
Procedência: 63ª CTAJ
Tramitação: A Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos devolveu a matéria à Câmara de origem (CTCQA), com base no voto do representante do Estado de São Paulo, João Winter. A CTCQA apreciará a devolução em sua 49ª reunião, a ser realizada dia 18 de outubro.
Relator: Wanderley Coelho (CNI)
Resultado: Aprovada com Emendas
O representante da Entidade Ambientalista da Região Sudeste PROAM, Fábio Dib, registrou voto contrário à proposta, por entender que representa um retrocesso à ordem ambiental vigente, sendo acompanhado pelo representante da AMAR, Alex Justus.

3.2. Processo nº 02000.000716/2011-01 - Proposta de revisão da Resolução Conama nº 362/2005 que "dispõe sobre o recolhimento, coleta e destinação final de óleo lubrificante usado ou contaminado".
Interessado: MMA.
Procedência:38ª CTSSAGR.
Tramitação: A Câmara Técnica de Saúde, Saneamento Ambiental e Gestão de Resíduos aprovou a proposta de modificação de redação sugerida pela CTAJ, em sua 63ª reunião.
Relator: MMA.
Resultado: Aprovada

3.3. Processo nº 02000.002780/2007-32 – Proposta de Resolução que estabelece os limites máximos de emissão de poluentes atmosféricos para fontes fixas instaladas ou com pedido de licença de instalação anteriores a 02 de janeiro de 2007.
Interessado: Conama
Procedência: 48ª CTCQA
Tramitação: A proposta foi aprovada na 48ª reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, realizada em 02, 03 e 04 de agosto de 2011.
Resultado: Aprovada com Emendas

3.4. Processo nº 02000.002610/2008-39 Revisão da Resolução Conama nº 307/2002, que estabelece diretrizes, critérios e procedimentos para a gestão dos resíduos da construção civil.
Interessado: Anamma.
Procedência: 38ª CTSSAGR
Tramitação: A Câmara Técnica de Saúde, Saneamento Ambiental e Gestão de Resíduos aprovou a proposta de resolução em sua 38ª reunião, realizada nos dias 05 e 06 de outubro.
Resultado: Aprovada com Emendas

4. Encerramento.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente – Conama
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DConama
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Procedência: 64ª reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos
26 e 27 de outubro de 2011
Assunto: Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange à Tabela 3 do anexo, a respeito dos limites máximos de emissões de poluentes para motociclos e veículos similares

Proposta de Resolução – Versão Suja

Altera os limites de emissão da tabela 3 do Anexo I da Resolução nº 418, de 25 de novembro de ~~2010~~ 2009, que dispõe 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.

O Conselho Nacional do Meio Ambiente-CONAMA, no uso das competências que lhe são conferidas pelo Art 8º, I da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e:

Considerando a Resolução CONAMA 418/09, que dispõe 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 e determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso;

Considerando os resultados estatísticos dos Programas I/M já implantados no Brasil e a necessidade de se realizar atualizações ao programa, resolve:

Art. 1º. A Tabela 3 do anexo ~~I~~ da Resolução CONAMA 418/09 passa a vigorar com os valores constantes da tabela em anexo. ~~seguinte redação:~~
Art. 1º . Ficam alterados os valores constantes da tabela 3 do anexo da Resolução CONAMA 418/09, conforme tabela anexa.

~~Tabela 3 – Limites máximos de emissão de $CO_{corrigido}$ (%) e de $HC_{corrigido}$ (ppm) em marcha lenta e de fator de diluição para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos.~~

~~Ano de fabricação~~	~~Cilindrada(*)~~	~~CO (%)~~	~~HC (ppm)~~

~~Até 2002~~	~~Todas~~	~~7,0~~	~~3.500~~
~~2003 a 2009~~	~~<250 cc~~	~~6,0~~	~~2.000~~
	~~≥250 cc~~	~~4,5~~	~~2.000~~
~~2010 em diante~~	~~<250cc~~	~~2,5~~	~~600~~
	~~≥250 cc~~	~~2,0~~	~~400~~

~~(1) O Fator de Diluição deve ser no máximo de 2,5.~~

~~(2) cc: Capacidade volumétrica do motor em cilindrada ou em³.~~

Art. 2º. ~~Adotar para~~ No caso de motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos fabricados a partir de 2009 até 2013, que comprovadamente tenham sido homologados com valores superiores aos estipulados na Tabela 3 ~~do Art.2º~~ do Anexo ~~I~~ da Resolução nº418/09, serão adotados os valores de emissão para marcha lenta de 3,5% para $CO_{corrigido}$ e de 2000 ppm para $HC_{corrigido}$ e fator de diluição máximo de 2,5.

Art. 3º. ~~Estabelecer,~~ Para os processos de homologação de todos os motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto solicitados a partir da publicação desta Resolução, os limites máximos de emissão em marcha lenta serão de 2,0~~(%)~~ % de $CO_{corrigido}$ e 400 ~~(ppm)~~ ppm de $HC_{corrigido}$.

Art. 4º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

ANEXO

Tabela 3 – Limites máximos de emissão de $CO_{corrigido}$ (%) e de $HC_{corrigido}$ (ppm) em marcha lenta e de fator de diluição para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos.

Ano de fabricação	**Cilindrada(*)**	**CO (%)**	**HC (ppm)**
Até 2002	Todas	7,0	3.500
2003 a 2009	<250 cc	6,0	2.000
	≥250 cc	4,5	2.000
2010 em diante	<250cc	2,5	600

	≥250 cc	2,0	400

(1) O Fator de Diluição deve ser no máximo de 2,5.

(2) cc: Capacidade volumétrica do motor em cilindrada ~~ou~~ em cm^3.

EM BRANCO

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente – Conama
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DConama
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1° andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Procedência: 64ª reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos
26 e 27 de outubro de 2011
Assunto: Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange à Tabela 3 do anexo, a respeito dos limites máximos de emissões de poluentes para motociclos e veículos similares

Proposta de Resolução – Versão Limpa

Altera os limites de emissão da tabela 3 do Anexo I da Resolução nº 418, de 25 de novembro de 2009, que dispõe sobre critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicula r - 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.

O Conselho Nacional do Meio Ambiente - Conama, no uso das competências que lhe são conferidas pelo Art 8ª, I da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e:

Considerando a Resolução Conama nº 418, de 25 de novembro de 2009, que dispõe 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 e determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso;

Considerando os resultados estatísticos dos Programas I/M já implantados no Brasil e a necessidade de se realizar atualizações ao programa, resolve:

Art. 1º. Ficam alterados os valores constantes da tabela 3 do anexo da Resolução CONAMA 418/09, conforme tabela anexa.

Art. 2º. No caso de motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos fabricados a partir de 2009 até 2013, que comprovadamente tenham sido homologados com valores superiores aos estipulados na Tabela 3 do Anexo da Resolução nº 418/09, serão adotados os valores de emissão para marcha lenta de 3,5% para $CO_{corrigido}$ e de 2000 ppm para $HC_{corrigido}$ e fator de diluição máximo de 2,5.

Art. 3º. Para os processos de homologação de todos os motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto solicitados a partir da publicação desta Resolução, os limites máximos de emissão em marcha lenta serão de 2,0 % de $CO_{corrigido}$ e 400 ppm de $HC_{corrigido}$.

Art. 4º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

ANEXO

Tabela 3 – Limites máximos de emissão de $CO_{corrigido}$ (%) e de $HC_{corrigido}$ (ppm) em marcha lenta e de fator de diluição para motociclos e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos.

Ano de fabricação	**Cilindrada(*)**	**CO (%)**	**HC (ppm)**
Até 2002	Todas	7,0	3.500
2003 a 2009	<250 cc	6,0	2.000
	≥250 cc	4,5	2.000
2010 em diante	<250cc	2,5	600
	≥250 cc	2,0	400

(1) O Fator de Diluição deve ser no máximo de 2,5.

(2) cc: Capacidade volumétrica do motor em cilindrada ~~ou~~ em cm^3.

GOVERNO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

64ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.

Brasília/DF.
26 de Outubro de 2011.

(Transcrição ipsis verbis)
Empresa ProiXL Estenotipia

O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (CNA) - Boa tarde a todos, senhores Conselheiros. Dando sequência aqui a 64ª reunião CTAJ, seguindo a pauta conforme de manhã acertamos a inversão da pauta, agora, aqui já o Dr. Rudolf aqui presente na reunião para discussão do processo que trata da revisão da Resolução 418/2009. Esse processo na foi objeto de pedido de vistas na antepenúltima reunião e depois na sequência foi feita uma deliberação pelo retorno à Câmara Técnica para complementações no que se refere à instrução do processo e o processo tramitou na Câmara Técnica novamente e agora, aqui, já instruído e tendo havido também complementações da documentos e documentos que foram encaminhados pela CETESB e pela Prefeitura do Município de São Paulo, inclusive recebemos aqui, hoje, protocolado de ontem, um expediente encaminhado pela Prefeitura de São Paulo, pedindo que seja alterado o prazo previsto na proposta da Resolução, questão essa que eu entendo que seja de mérito que deva ser encaminhado conjuntamente ao Plenário, tendo em vista que a Prefeitura de São Paulo, como órgão operativo dessa futura Resolução, ela pediu que seja adequada o prazo para o início da vigência para o mês de fevereiro. Então, eu acho que essa é uma questão de mérito que tem que ser decidida no Plenário, essa questão de data e prazo não é uma questão que afeta a CTAJ. Eu informo o recebimento desse expediente, eu acho que ele não é o caso de ser discutido aqui por esta Câmara Técnica, mas que quando relatado ao Plenário, seja objeto da discussão. Eu vou passar aqui a palavra ao Dr. Rudolf para que ele faça uma explicação desses últimos acontecimentos e andamentos no que se refere à proposta. Dr. Rudolf.

O SR. RUDOLF - Obrigado. Eu não sei exatamente se eu devo me ater apenas aos últimos fatos ou nós fazemos um resumo ligeiro do por que da existência da Resolução, talvez, rapidamente, ou vocês não acham necessário? Nós estamos falando de uma revisão muito específica e pontual da 418. O que a 418 fez? Ela reforçou a necessidade da existência dos planos de controle da veicular, instrumentos e os planejamentos dos Estados que podem prevê a existência de um programa de inspeção. Então, a 418 traz a questão dos planos, traz a questão dos programas e de limite de emissões caso existam programas previsto nos planos. O que aconteceu naquela época da tramitação da 418? Nós não tínhamos no Brasil ainda, obviamente, números a respeito das emissões das motos mais novas, ou seja, ao longo da discussão era o primeiro ano em que no município de São Paulo seriam medidas as emissões daquelas motos. Então, nós fizemos um Grupo de Trabalho, posteriormente também na Câmara Técnica se decidiu encaminhar ao Plenário uma tabela onde não se tinha valores para motos fabricados a partir de 2010. Ela era encaminhada para o Plenário, vinha dizendo limite a serem estabelecidos até 31 de dezembro de 2010, ou seja, se prévia que um ano depois conhecendo o universo real, as medições feitas, o CONAMA deliberaria sobre esses limites. Em Plenário, a CETESB apresentou um número já de antemão, baseado numa experiência de outros países, mas não baseado no conhecimento da nossa frota. Isso foi em Plenário acatado e a 418 hoje vigente está lá dessa maneira. Pois bem, desde aquele ano foram feito os problemas de inspeção e se detectou que a aplicação do valor aprovado em Plenário levaria a uma

reprovação de 80% das motos. Justamente essas motos mais novas, vocês vejam aqui que só isso iria já inviabilizar qualquer programa de inspeção existente. Por que não deu problema até hoje? Porque a própria 418 dizia o seguinte, os programas vigentes terão dois anos para se adaptar, portanto, o programa do Estado do Estado do Rio de Janeiro e o programa da Prefeitura de São Paulo até hoje não usaram aqueles fatores da 418, porque eles tinham dois anos para se adaptar, isso cabo exatamente mês que vem. Então, por isso a premência de que houvesse a aprovação desses valores aqui. O que aconteceu este ano? A BRACICLO, através da CNI, deu entrada no Conselho com um pedido de revisão e apresentando novos valores. Isso foi discutido novamente na Câmara Técnica, esses valores, no saldo das discussões pareceram valores muito permissivos, talvez, e após muita discussão e com base nos número apresentados no universo real da frota conhecida, foi aprovado à minuta que foi enviada aos senhores, a minuta secretario chegou aqui à Câmara Jurídica e que na última reunião se houve a decisão de que se retornasse a Câmara Técnica. O que aconteceu na última reunião da Câmara Técnica? O nosso colega, o Volney Zanardi, não abriu tecnicamente a discussão para os Conselheiros, com a premissa de que tecnicamente o assunto havia sido discutido e aprovado por aquele grupo e que ele faria um documento, eu não sei se saneando ou apontando as correções que foram feitas, que eu acho que os senhores devem ter acesso a esse documento que deve fazer parte o processo, acredito eu. Então, foi isso. Ele fez um documento a respeito dos comentários, me parece que de técnica Legislativa e saneadores do processo, mas não abriu lá no entendimento de que já havia sido uma decisão daquele grupo técnico a respeito dos números. E retornou para cá, do ponto de vista técnico, do conteúdo dos limites de emissão são exatamente os que vocês já haviam recebido antes e esse é o estágio de que nós estamos agora.

O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (CNA) - Conselheiro João Winther.

O SR. JOÃO ROBERTO CILENTO WINTHER (Governo do Estado de São Paulo) - Eu acho uma pena não terem reaberto a discussão dos valores técnicos na Câmara de origem porque o processa não tinha até então a participação da CETESB no começo do ano por um problema de gestão, o representante da CETESB não se fez presente nas duas reuniões que ensejaram revisão Resolução 418, uma das razões pelos quais eu pedi vista do processo. Quem colocou alguma manifestação da CETESB dentro dos autos fui eu, que pedi lá na minha casa que se processasse um parecer técnico a respeito do assunto. Por isso eu acho uma infelicidade a condução do Dr. Volney na Câmara de origem de não ter reaberto essa discussão dos parâmetros técnicos à luz do laudo da CETESB, que foi juntado aos autos. Enfim, a minha preocupação, desde o começo, foi com o processo, que é uma preocupação legítima desta Câmara. A minha preocupação desde o começo foi pensar que o Ministério Público a qualquer momento pode pedir vistas dos laudos e saber por que o CONAMA, a suas Câmaras Técnicas pleitearam e decidiram pelo rebaixamento do limite sem lastro. Eu acho que nisso o CONAMA tirou uma lição importante e todos nós tiramos uma lição importante,

ou seja, nós já sabemos por força de formação que a instrução processual e a motivação adequada são, na verdade, componentes do principio de legalidade. Então, é sob esse ponto de vista, eu só queria chamar atenção que hoje o processo do CONAMA, que fala sobre revisão da 418, tem lá dentro um laudo que não foi discutido, que é o laudo que eu trouxe, que Dr. Rudolf agora disse que não foi sequer aberto a discussão técnica na Câmara. Então, sob o ponto de vista do processo, eu quero dizer que este melhorou muito com certeza, eu soube já que houve manifestação do próprio Secretário do Meio Ambiente do Município de São Paulo e acho que daqui para frente o CONAMA deve ficar mais alerta com a questão da instrução e da motivação, mas penso que ainda o processo não se segura em pé como deveria por não ter o laudo técnico da CETESB que está juntado dentro dele, ter sido impugnado ou discutido na Câmara de origem. De qualquer modo, lembro que esta Câmara está adstrita à questão da legalidade, da constitucionalidade e da Técnica Legislativa. Eu, naquela oportunidade, não tinha condições e não tenho por problema de formação, por questão, sou advogado, não sou engenheiro químico, entender esses parâmetros e esses limites e eu acho que o caso deverá ser encaminhado para a Plenária, Plenária Soberana saberá o que fazer, como e quando discutir.

O SR. RUDOLF - Só para complementar. Rudolf. Complementando a informação, estiveram obviamente a CETESB os governos do Estado de São Paulo é membro também da Câmara Técnica de Controle e Qualidades Ambiental e estiveram presente o Sr. José Eduardo Bevilácqua e o Sr. Vanderlei Borsari. Eu não falo pelo Governo, quem fala e pelo senhor, mas eu queria só deixar o depoimento de que quando o Volney, até pela motivação do retorno ter partido do Estado de São Paulo ele passou a palavra aos representantes e eles endossaram o total apoio à posição de aprovação dos novos valores e eles desenvolveram um pensamento de que não que eles estivessem contrários ao relatório que eles mesmos prepararam, mas de que eles acharam que foi importante um valor proposto pela CETESB que fosse muito abaixo do que foi proposto pela indústria, mas que se tivesse alcançado o valor que foi aprovado pela Câmara Técnica lá naquela reunião anterior. Então, eu só queria deixar isso bem claro, que os representante se manifestaram totalmente de acordo com a aprovação do texto que ora está em tramitação aqui.

O SR. JOÃO ROBERTO CILENTO WINTHER (Governo do Estado de São Paulo) - Só complementando, eu sei que isso aconteceu, sei que a CETESB, de algum modo,reviu a sua posição, eu só espero que isso esteja fielmente retratado nos autos porque na questão da responsabilidade civil e penal, todos nós solidários, técnicos, autoridades, sob o ponto de vista daquilo que estão fazendo. Então, eu espero que se um dia arguidos, os técnicos consigam explicar porque dois e não um. Com toda a eficiência, assim como os representantes do Ministério do Meio Ambiente e do IBAMA e de quem mais consegue defender esses padrões. Só isso.

O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (CNA) - Conselheiro Fábio.

O SR. FÁBIO RIBEIRO DIB (PROAM) - Fábio, PROAM. Eu vou fazer basicamente duas colocações e um pedido que talvez seja, não sei se é inédito ou não, estou aqui há pouco tempo muito embora eu já tenha conversado com a Adriana pela manhã, vários documentos que foram constados aos autos recentemente foram documentos que não nós tivemos acesso em outra oportunidades, o que dificulta obviamente uma ponderação e uma análise mais comedida e um pouco mais técnica. De tal modo que eu acabei construindo esse raciocínio, não sei se vocês vão concordar comigo ou não, voltou da Câmara Técnica com novos documentos, com novas manifestações e agora que está se abrindo pelo menos para mim é assim que enxergo a coisa, a oportunidade de ter acesso a documentação importante para fins de decisão. Por conta disso, eu vou fazer aqui a vocês um pedido de vistas desses autos que vai ser acatado ou não, mas eu gostaria de ter acesso aos autos e poder me manifestar nesses autos com relação a todos os documentos que ora estão juntados. Essa é a primeira ponderação que eu faço. E fica obviamente submetido ao critério dos colegas esse pedido. E número dois, que eu acho também bastante importante, a mim chama bastante atenção o fato de que como disse aqui o Dr. Rudolf a Câmara Técnica entendeu na pessoa de seu presidente que não seria aberta uma nova possibilidade de avaliação sob o ponto de vista do laudo apresentado pela CETESB até porque, pelo que eu pude entender, essa fase foi já superada. E isso me causa espécie porque nós estamos lidando com uma questão bastante delicada, que é a questão de poluição atmosférica no município de São Paulo, especificamente, eles tem dados aí de instituições de pesquisa importantes tratando da questão específica de mortes por conta da poluição, eu estou enxergando aí um patente claro e evidente retrocesso com relação à ampliação dos valores aí que orientam os testes que vão ser feitos e isso me chama muita atenção e eu entendo que seja eminente jurídico e não uma relação puramente de mérito e gostaria também de me manifestar sobre esse aspecto. Não sei se vocês vão abrir essa oportunidade para que eu tenha essas vistas e leve o processo para trazer um parecer. São essas ponderações por agora.

O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (CNA) - Eu vou passar a palavra para você, e em seguida, Cristiane, da ANAMMA.

O SR. RUDOLF - Eu quero deixar claro quando eu digo que essa decisão do presidente da Câmara Técnica foi respaldada por todas obviamente, inclusive pelo Dr. Bocuhy, que estava presente e todos acharam que essa era a medida correta e necessária de que aqueles números previamente, tecnicamente decididos pelo grupo eram os números que iriam prevalecer. Eu queria trazer para vocês um pouco do quadro rapidamente aqui no momento que nós estamos agora. A própria 418 estabeleceu depois, num certo complemento, numa seguinte que até 30 de junho os governos estaduais deveriam apresentar os seus planos de controle de poluição veicular. E a Resolução diz que eles devem apresentar os seus Conselhos Estaduais, portanto nós não temos um

2639controle centralizado disso, mas por informação da ABEMA, nós temos notícias
2640que das 27 Unidades da Federação, 25 já teriam apresentados. Obviamente
2641que nem todos terão programas de inspeção, mas muitos, eu tenho
2642conhecimento terão. E está uma apreensão muito grande entre todos eles de
2643que há, ali dentro, um número que é extremamente prejudicial ao andamento
2644do programa, por quê? O êxito de um programa de inspeção veicular não está
2645exatamente nos números de limitação dos poluentes. Se, na verdade, nós
2646falamos se o limite de HC, de CO, vai ser 2, vai ser 2,5, vai ser 3, isso é o
2647menos importante para o impacto ambiental do programa. O importante em
2648termos ambientais para um programa desse é que haja uma maciça
2649conscientização da população que leve a uma manutenção periódica dos
2650veículos. É isso que traz o verdadeiro impacto ambiental de um programa de
2651inspeção e manutenção, tanto que tem esse nome, inspeção e manutenção. É
2652a manutenção periódica e preventiva que levam a um benefício coletivo global
2653geral. Na verdade, nós entendemos que o número que deve ser traçado do
2654limite do poluente deve ser um número que leve a uma reprovação ideal, ou
2655seja, que você reprove um determinado número de veículos que cause uma
2656sensação na sociedade que a manutenção é importante e é necessária. E que
2657essa propagação dessa manutenção vai trazer o verdadeiro impacto. Se você
2658traça um número que ninguém é reprovado, não vai criar nenhuma cultura de
2659manutenção em ninguém. Mas se nós lançamos um número que
2660comprovadamente, com base nas experiências reais são números empíricos
2661que você vai reprovar 80% de uma parcela de veículos você também está
2662inviabilizando o programa. Então, na verdade, quando nós falamos que está
2663mudando um número específico de CO de um para dois, isso pode levar uma
2664imagem de uma flexibilização exagerada do programa, mas nós temos que
2665entender isso, o foco não é esse, o impacto ambiental desejado vem de uma
2666repercussão geral da sociedade da necessidade de manutenção dos veículos,
2667é isso que nós buscamos e é isso que nos preocupa, que às vésperas de uma
2668massificação de programas de inspeção, nós tenhamos vigente um número
2669extremamente rigoroso para veículos que são novos e que poderia criar uma
2670dificuldade política de implantação porque não tem Governador que vai querer
2671botar na rua um programa que reprove 80% de uma parcelas de veículos.
2672
2673
2674**A SRª. CRISTIANE CASINI (ANAMMA)** – Cristiane, da ANAMMA. Eu acho
2675que agora com essa fala ficou mais claro ainda, os motivos da alteração e eu
2676penso sempre que é possível não só administração pública quanto aos
2677membros das Câmaras Técnicas e aos Conselheiros do CONAMA, a revisão
2678de qualquer norma que tenha sido pautada quando a sua edição em estudos
2679fragilizados ou que faltava de repente uma visão maior do contexto, da
2680realidade, eu acho que agora ficou muito bem justificado o motivo. Eu pedi a
2681palavra porque com relação ao pedido de vista, eu acho que nós temos que
2682analisar e respeitar o que o Conselheiro da PROAM está pedindo, vamos ver
2683se possível ou não, mas eu entendo que se toda documentação que foi juntada
2684agora ao processo, uma documentação estritamente técnica, não cabe a nós
2685aqui, da Câmara Jurídica pedir vistas porque quem teria que ter analisado se
2686alterou ou se precisaria rever, se tem que julgar novamente, rediscutir os
2687documentos juntados é a Câmara Técnica de Origem. E se voltou para nós o
2688texto aprovado, eu acho que não cabe a nós a questionar qualquer documento

estritamente técnico juntado ao processo, a não ser que fosse como na última reunião questionada a falta do documento, aí é uma outra situação.

O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (CNA) - Antes de passar, o Fábio pediu a palavra novamente, antes de passar eu recebia informação aqui da secretaria do CONAMA que todos os documentos que foram gerados na reunião da Câmara Técnica, ou seja, é um relatório aqui do MMA, da Câmara Técnica aqui, e o ofício da Prefeitura de São Paulo também, se manifestando, apoiando porque havia uma dúvida em relação a legitimidade do documento, que é um documento apócrifo que se encontrava juntado e que na hora, inclusive uma pessoa juntou uma caneta e assinou documento e nem trabalha na prefeitura, aconteceu tudo isso e por essas razões acho que foi devolvido. Então, esses documentos, segundo a secretaria, já estão lançados no site desde o dia 19. Então, dentro do prazo dos cinco dias necessários para a avaliação desses documentos. Então, eu passo a palavra ao Fábio para que ele melhore, explicite as razões do seu pedido.

O SR. FÁBIO RIBEIRO DIB (PROAM) - Em que pese essa questão específica regimental dos cinco dias, Dr. Rodrigo, obviamente que essa, na minha maneira de enxergar, é uma questão de vamos chamar de autoindagação até porque eu vou pedir licença para vocês para fazer uma leitura muito pequena aqui do trecho de um relatório que talvez nem todo mundo tenha se atentado para isso, que é da CETESB o número 3.2 diz o seguinte, 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 e devem ser mantidos. A CETESB entende que o relaxamento de limites de emissão em marcha lenta, ora propostos, representa prejuízo ao programa do de inspeção veicular ambiental de bicicletas e a qualidade do ar especialmente em área densamente urbanizadas e rapidamente concluindo, os dados históricos de homologação das motocicletas indicam que há alguns poucos modelos em exceção, quase sem representatividade em termos de volume de vendas do país que tem valor de emissão de CO em marcha lenta medidas no processo de homologação superior aos limites da Resolução. Somente para esses modelos, exceção, sugere-se a adoção de limites tais e quais. Eu queria dizer com essa leitura, que me chama bastante atenção, e volto a fundamentar o meu pedido, nós estamos diante de possibilidade de retroceder sob o aspecto das emissões, isso para mim é um ponto relevante no campo do direito e eu não estou entrando aqui no mérito da técnica, das pessoas que discutiram esses padrões e o segundo ponto é que se há uma pequena representatividade, isso está me parecendo que nós acabamos perdendo a necessária generalidade e a abstração que um processo regular e legislativo deveria ter. Eu estou trazendo isso aqui para nós, considerando as normas do CONAMA como materialmente leis, não estou dizendo sob o aspecto 59 da Constituição e eu acho que nós teríamos sim que ter essa possibilidade de se manifestar com mais detimento, com mais calma e, inclusive em razão dos documentos juntados agora, dia 19, mesmo dentro do prazo regimental que falou o Dr. Rodrigo, eu vou insistir no meu pedido, está claro para mim que há um retrocesso, ainda que o Dr. Rudolf

tenha dito e me parece interessante a observação dele que se tem que enxergar o programa de uma forma maior para evitar eventuais problemas. Eu gostaria de ter essa oportunidade de vista e manifestação.

O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (CNA) - Eu estava verificando aqui os documentos que foram juntados estão anexados ao site, em relação ao relatório da reunião da CTCQA, que ocorreu aqui no dia 18 de outubro. E esse relatório faz menção a uma discussão ocorrida com a CETESB na reunião do dia 18. E aqui diz, um pedaço do relatório não vou ler todo, em seguida solicitou o pronunciamento do representante do Governo do Estado de São Paulo Sr. José Eduardo Bevilácqua, tendo em vista a ausência da entidade na 146ª CTCQA, essa ausência foi discutida aqui na reunião passada. Ocasião em que a matéria foi aprovada. Sr. Bevilácqua informou que após o parecer da CETESB, anexado à manifestação jurídica do representante do Estado de São Paulo, no caso esse parecer aqui o Conselheiro João Winther, houve reuniões entre a direção daquela entidade e o Secretário Adjunto de Meio Ambiente, Sr. Rubens Risek Júnior, nas quais definiu- se pelo acompanhamento da posição já aprovada na CTCQA. Então, houve, embora nesse relatório assim conste nos termos em que você mencionou, há, agora, uma concordância da CETESB nesse aspecto. Então, veja que apesar daquele parecer, hoje a posição oficial da CETESB é pelo acompanhamento da proposta que foi aprovada e aquela proposta que foi objeto aqui do pedido de vista. Então, é uma informação que está aí também à mesa.

O SR. FÁBIO RIBEIRO DIB (PROAM) - Dr. Rodrigo, eu vi essa representação, a princípio me causou espanto, que eu conversei com o Dr. João, mas enfim na minha maneira de enxergar não retira a minha intenção de manifestação, porque ainda sim com a concordância, ainda que seja sob o aspecto político e não técnico porque não sei se as pessoas que representaram aqui a CETESB eram técnicos ou tinham um outro tipo de representação, eu continuo enxergando o mesmo retrocesso que, para mim, é bastante caro tem que ser analisado com bastante cautela. Eu acho que eu encerro aqui as minhas observações só para indicar que eu percebi, eu cheguei a ler agora pela manhã.

O SR. JOÃO ROBERTO CILENTO WINTHER (Governo do Estado de São Paulo) - Eu queria referendar o que está escrito e o que foi dito pelo Presidente, pelo Rodrigo, eu conversei com o Dr. Bevilácqua, eu conversei com o Dr. Bosari, de fato, houve uma inversão nas posições que a CETESB até então, defendeu no laudo que eu trouxe. Isso é fato. A segunda coisa que eu queria dizer é que Fábio nós não temos tempo. A norma entra em vigor daqui a pouco. Se ela está correta ou se ela está errada, ela vai entrar em vigor daqui a pouco. Por esta razão, eu acho que não dá para esperar uma próxima reunião da Jurídica, onde você traria o seu parecer porque se for dar problema, ela vai dar problema já. Agora, Rudolf, eu vivo numa cidade que faz a inspeção veicular, eu acho que as palavras que você trouxe sobre a cultura da manutenção do carro, eu acho muito bacanas, mas acho muito românticas. Eu

CONAMA/MMA
Fls. 147
Processo: 2726
Rubrica

acho que um proprietário faz a manutenção para não perder valor e leva ao controlar e leva à inspeção para não ser multado. Então, eu não tenho esse romantismo que você tem de achar que a cultura para uma melhor sociedade existe porque o brasileiro não aprendeu gostar nem do seu vizinho nem da sua rua. Ele é compelido pela multa e é compelido pela perda do valor do carro. Eu me sinto mal quando eu penso no geral, embora o meu órgão técnico já tenha dado aval e eu não vou mais fazer eu acho o que fórum legítimo de discussão agora já passa à Plenária, embora nós ainda estejamos vendo essa norma, eu me sinto mal com esse tipo de argumentação que diz, olha, o meu filho está indo mal na escola, por favor, professora faça uma prova mais fácil porque me parece que é isso, o argumento fica muito tênue entre aquela coisa, mas a frota vai ser toda reprovada, o meu órgão técnico, que é o órgão que faz a homologação dos motores, de fato, sabe que algumas tem folga e outra não e você sabe disso porque a CETESB tem um convênio, um contrato com o IBAMA para homologação de fato. Então, quando a CETESB diz, embora tenha desdito, ela mostrou que, de fato, talvez não seja 80% da frota que seria reprovada. E essa coisa de temos que ter um programa que tenha um pé na realidade, na verdade, o PROCONVE é uma lei, é uma política pública talvez das mais sólidas, mais bacanas que este país já teve, ele teve um primeiro tropeção do teor o enxofre no diesel, culpa da ANFAVEA, culpa da MP, culpa nossa, sei lá de quem, até se constituiu um grupo específico para monitorar o andamentos o PROCONVE de novo, mas eu ainda acho, embora não vá obstar o caminhamento em nenhuma das formas como ele possa ser proposto ainda acho que a motivação é tanto quanto nessa linha, o meu filho não está indo bem na escola, por favor, professora, faça uma prova mais fácil que para mim não é motivação técnica e não compõe com princípio da legalidade. De qualquer modo, Fábio, eu acho que com a inversão técnica da CETESB, do que ela está somando com a proposta do IBAMA, eu acho que, embora ainda acredite que a motivação está um pouco descalibrada, eu acho que a Plenária como soberana, deve resolver isso, eu não vou me bater mais por nenhum ponto, nem vou olhar o processo para ver se ele está bem instruído, eu acho que o que alerta ao CONAMA já foi feito, eu acho que a responsabilidade dele eu havia dito na primeira fala do Rudolf que estamos todos presos na mesma cadeia de responsabilidade. Técnicos da CETESB, técnicos do Ministério técnicos do IBAMA, numa chamada à explicação pelo Ministério Público ou pelo Judiciário, esses técnicos vão ter que dizer por que um e não dois, por que dois e não três, e enfim, e aí eles caberão justificar a proposta e não nós.

O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (CNA) - Eu vou passar para o Dr. Rudolf.

O SR. RUDOLF - Mas só em função do pedido de vista, eu só queria fazer uma situação que, quer dizer, nós estamos agora às vésperas da Plenária, certamente não haveria tempo desse assunto chegar lá e o estágio dois anos, que os programas tem acaba exatamente agora, portanto, eles teriam que aplicar esses valores, inclusive ainda eu acho que tanto no Rio como em São Paulo é por placa nos veículos que estão sendo já no meio. Então, existe uma situação que a pessoa talvez fosse ao posto e desse um determinado valor,

digamos 6 de CO, ele vai para oficina, regula, volta lá, hoje é três, ele volta com dois a partir de ontem o vigente é um. Então, você continua reprovado, quer dizer, a aplicação deveria ser imediata, acho que dia 25 de novembro alguma coisa assim, dos vigentes da 418. Caso não houvesse essa aprovação aqui que fosse a Plenário e tal e também só para "estrambolizar", eu não tenho romantismo nenhum em relação a isso. Se eu achasse que as pessoas porque amam a natureza, iam regular os seus carros, nós jogávamos isso aqui tudo fora e íamos fazer outra coisa, fazer outra Resolução porque não precisava. Tem que ter fiscalização, tem que ter multa, tem que ter programa de inspeção rigoroso, programa que o Governo do Estado de São Paulo há 20 anos não faz e descumpre regularmente as resoluções do CONAMA sob inspeção veicular que são antigas, são muitas, nós revogamos com a 418 sete resoluções anteriores, todas descumpridas não só por São Paulo, mas por quase todos os Estados, com exceção do Estado do Rio de Janeiro, que já faz desde os anos 90. A Prefeitura de São Paulo tem, por força de uma lei específica, a prerrogativa de ter o seu programa próprio e por isso o fez. A princípio, eu nem achava muito interessante essa possibilidade da prefeitura se desconectar do resto do Estado do seu programa, mas acabou que foi bom, porque pelo menos eles fazem e o resto do Estado de São Paulo ainda não há nada. Nós estamos muito confiante, eu estive semana passada num seminário, estava o aproprio Vanderlei Borsari, ele apresentou o PCPV de São Paulo, que me parece bastante consistente, com uma estratégias de regionalização e de organização em consórcio, eu acredito que agora nós vamos ter esse programa também em outras regiões do Estado, mas, eu tenho convicção que só com fiscalização, com muito rigor dos programas de inspeção é que isso se resolve, sem romantismo nenhum.

O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (CNA) - Alex, representante da AMAR.

O SR. ALEX JUSTUS DA SILVEIRA (AMAR) – Gostaria de fazer algumas considerações. Ao meu ver, o que está acontecendo aqui são algumas dúvidas em relação a instrução probatória que tem nesses autos. Então, em razão dessa dúvida, nada mais justo do que ter uma cautela em cima da análise dessa documentação. Claro que nós como os não técnicos, como ac técnicos da área científica de Química, de outras áreas afins, mas nós temos que nos ater a questões do Direito Ambiental e aqui eu pontuo o indúbio pró-natura, que no caso nós temos dúvida se isso vai representar um retrocesso em matéria de proteção do meio ambiente, nós temos que analisar com mais calma. Nós não podemos colocar os pés pelas mãos e nós temos que dar uma analisada com mais calma, essa é a minha visão e acredito que há pelas poucas horas que eu tenho de experiência aqui do CONAMA, que esse é o meu primeiro dia que estou aqui e pelas poucas horas que eu tenho de experiência, eu concordo com a posição do colega Fábio Dip, da PROAM, e para ele ter uma vista dos autos, eu acho que afim dele analisar com mais cautela, com mais qualidade porque até porque eu gostaria de ter uma ideia desse documento da CETESB, não compreendi muito bem, mas parece que dentro da própria CETESB há divergências científicas a respeito do estudo. Então, nada mais justo do que saber a posição, uma posição única e ímpar por parte dessa instituição que

representa o meio ambiente no Estado de São Paulo. E, ao que parece, existem relatório, existem posições divergentes dentro da mesma instituição. Outro aspecto que eu reparei numa leitura dinâmica desses autos foi o seguinte, agora não mencionei aqui as páginas, mas fala o seguinte, revisão da Resolução 418/2009 haja vista ter identificado que os limites da Resolução resultariam em alto índice de reprovação de veículos, é essa a real preocupação? A reprovação de veículos? Por eles estarem emitindo efluente acima daquilo que é permitido por lei? E a qualidade de vida humana? E o meio ambiente ecologicamente equilibrado que a Constituição trata e, ao meu a meu ver, nós não temos implementados. Fico só na dogmática jurídica e no mundo abstrato e na concretura do direito nada é implementado. As normas ambientais são tachadas como normas ineficazes e nós sabemos disso, nós somos operadores do direito e nós sabemos que elas não são eficazes, elas não são eficientes e são inefetivas. Então, essa é a minha posição, eu comungo com a ideia do Fábio, no sentido de ele ter uma análise mais apurada desses autos referente à Resolução 418.

O SR. JOÃO ROBERTO CILENTO WINTHER (Governo do Estado de São Paulo) - Eu só queria esclarecer, não há duas correntes de pensamento dentro da CETESB. A decisão foi tomada em reunião entre os técnicos, inclusive que firmaram o primeiro parecer, no sentido do alinhamento com o órgão federal IBAMA. Que motivos fizeram com que eles chegassem a essa conclusão, eu confesso que eu não sei, mas só para esclarecer de que não há um posicionamento dúbio ou um posicionamento diferente dentro da própria casa. Houve um alinhamento de posições, houve reuniões internas tanto com o secretário como só no âmbito da CETESB e os representantes da CETESB vieram à última reunião da Câmara Técnica já conhecendo o primeiro laudo que óbvio porque um deles, inclusive era signatário do próprio laudo. Nessa reunião também esteve presente o representante da PROAM , o Bocuhy, ou seja, existiu um fórum, um lócus de análise dessas questões técnicas antes dessa matéria ser retornada para esta casa. Só para deixar esse esclarecimento na fala que você tinha feito.

O SR. ALEX JUSTUS DA SILVEIRA (AMAR) – Só mais um complemento, e por que os autos geram essa dúvida?

O SR. JOÃO ROBERTO CILENTO WINTHER (Governo do Estado de São Paulo) - Eles geraram essa dúvida.

O SR. ALEX JUSTUS DA SILVEIRA (AMAR) – E por que esse laudo que estava era divergente até então? Ele não está instruído nos autos. Parece que tem algo sendo velado nisso, por que não foi dada a devida publicidade, não foi instruído nos autos?

O SR. JOÃO ROBERTO CILENTO WINTHER (Governo do Estado de São Paulo) - Eu tenho a impressão que foi dada a devida publicidade.

O SR. ALEX JUSTUS DA SILVEIRA (AMAR) – Foi dada a devida publicidade, mas não estava instruído nos autos.

O SR. JOÃO ROBERTO CILENTO WINTHER (Governo do Estado de São Paulo) - É que você não esteve na reunião, eu quase subi nas paredes para tentar fazer isto, voltar à Câmara de Origem, porque eu estava trazendo um laudo técnico da CETESB que se posicionava contra. E o caminho pelo qual eu consegui fazer com que essa devolução fosse feita foi perceber que o processo não tinha instrução suficiente e nem motivação adequada. Isso foi corrigido pelo CONAMA até onde eu estou sabendo. Houve um novo posicionamento dos técnicos da CETESB na Câmara de Origem, razão pela qual essa proposta volta a esta Câmara, inclusive no meu primeiro no parecer, eu pedi que ela não voltasse à Jurídica e nem fosse a Plenária sem a suficiente instrução. Se houver falha na instrução, cada um vai responder pelo seu quadrado. Se técnicos, de algum modo, não enfrentaram problemas técnicos e houver em interpelação judicial, eles vão responder por isso, assim como nós vamos responder pelas questões que nos são dadas a apreciar. Sob o ponto de vista da legalidade, da inconstitucionalidade e da técnica Legislativa, eu não vejo problema nessa norma. O problema estava todo centrado, não tinha como atacar. Porque a questão é muito técnica. É absolutamente técnico, de mérito nós não temos preparo nenhum, ou seja, se o processo tiver como instrução adequada e alguma motivação revelada dentro dele, que, de algum modo, o Rudolf nos reporta de que há necessidade da conferir eficácia ao programa, eu acho que nós não temos como continuar essa discussão aqui, nem mesmo o pedido de vistas do colega, o que ele vai poder agregar sendo advogado e não engenheiro químico. Então, me parece que nós chegamos numa sinuca de bico a nossa análise hoje aqui, a nossa avaliação desta norma, está premida por um lado pela questão de tempo, premida por outro porque a CETESB realinhou o seu raciocínio e se posicionando ao lado o IBAMA, que é outro órgão técnico de execução do SISNAMA, que nós temos que ter todo o respeito. Não está presente, mas o Rudolf faz, às vezes, porque ele acompanhou as discussões e ele é perito no assunto. E agora, de qualquer maneira, eu acho que o que eu queria te dizer que todas essas preocupações vieram à tona na outra reunião na 63ª desta Câmara, eu pedi vistas, eu fiz o parecer, nós devolvemos para a Câmara de Origem, a CETESB esteve agora na Câmara de Origem, eu acho que o enfrentamento desse problema com toda a realidade deve ser na Plenária, não nos cabe, eu acho que nós não temos mais competência nem em nome do Direito Ambiental, nada. Eu acho nos foge a competência agora nesse momento para poder abrigar alguma coisa.

O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (CNA) - Eu queria passar a palavra para o ANAMMA.

O SR. JOSÉ DE MORAES NETO (ANAMMA) - José de Moraes, ANAMMA, Centro- Oeste. Eu acho que essa seria bom fazer uma pequena colocação em relação à reunião anterior, Alex, que primeiro, em relação ao que você falou do IBAMA, se nós constarmos a ata, o IBAMA foi, se salvo engano, fomos nós, ANAMMA, IBAMA a CNI não sei se fomos só nós três ou se teve meus algum que votou pelo encaminhamento à Plenária já na última reunião. Na época também eu lembro o que Dr. João Winther, além das colocações de instrução, que foi muito debatido, sem discutir porque já foi vencido, mas só para posicionar, o Dr. João Winther questionou muitos laudos, tudo que estava lançado à questão publicidade realmente faltavam muitas coisas impressas, mas estavam no site e uma das razões que voltou também, que ele também insistia era para além da instrução, você sentia que ele queria uma reanálise dessas questões técnicas do resultado da proposta aqui colocada. E eu vejo que tendo voltado à Câmara Técnica, discutido lá ou não eu acho que isso nós não temos o poder nem a prerrogativa de questionar ou de interferir no andamento da Câmara Técnica. Então, ela retornou da mesma forma que ela foi, sem qualquer ampliação ou alteração dos valores encontrados. Então, realmente eu concordo que qualquer coisa que fosse analisada, não ser que seja uma nulidade latente eu acho que não seria o caso. Não vejo de forma nenhuma desde a vez passada eu estou colocando isso, que eu acho que às vezes a falta de um documento desde que referendada, aprovada pela Câmara Técnica encaminhar aqui sanaria isso, nós estaremos discutindo realmente se porque não, igual o Dr. João Winther falou, por que dois e não um? Por que três e não dois? Então, isso nós vamos entrar na questão de mérito que nós não temos essa condição de analisar.

O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (CNA) - Pela ordem, Fábio, em seguida Sérgio e depois eu quero fazer um encaminhamento da questão do pedido de vistas. Está inscrito Alex, novamente, depois nós vamos fazer o encaminhamento. Fábio.

O SR. FÁBIO RIBEIRO DIB (PROAM) - Dr. Rodrigo, só para não perder, tenho medo de perder na fala, o encaminhamento com relação ao pedido de vista, me parece que o senhor já vai postergar para a Plenária, se for esse o caso, um pedido da municipalidade, não é isso? Vai ter essa discussão também, o pedido da municipalidade?

O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (CNA) - Na verdade, o município de São Paulo, que é São Paulo e Rio só que operam por enquanto essa verificação. Ele pediu porque como ajudou a construir, mas tinha uma data de vigência, que originalmente no texto aqui eu não sei onde está aqui. Está dizendo que no art. 4 que entre em vigor na data de publicação e o município de São Paulo, a prefeitura considera que o início do exercício deveria ocorre em primeiro de fevereiro, faz- se necessário mais um mês para a operação do sistema *software,* para funcionamento. Então, sugere a modificação da proposta da Resolução, que será tratada na próxima reunião, no dia 26 para que conste da seguinte maneira, no art. 4, a implantação dos limites estabelecidos nessa

Resolução será no início do exercício subsequente à entrada da vigência da presente Resolução. Então, eles estão sugerindo de que a vigência não seja imediata conforme consta aqui. Então, a questão da decisão da data da vigência não é uma coisa que seja afeta a nós, como esse expediente também foi recebido ontem, aqui no Ministério, ele deve ser encaminhado na discussão do texto para que o Plenário faça essa modificação diretamente no texto por se tratar dessa questão ser de mérito.

O SR. FÁBIO RIBEIRO DIB (PROAM) – Eu fiz essa pergunta, Dr. Rodrigo, porque na verdade esse documento é de ontem, mas tem um documento também de sede da recência, vamos chamar assim, da própria municipalidade, pedindo a postergação do início da vigência, se eu não estiver enganado, eu li muito rapidamente agora pela manhã, para 2013. Está me parecendo que há uma questão de dubiedade que precisaria ser resolvida antes de nós caminharmos. O senhor reparou isso? Tem outro documento também recente, que ao invés de falar dar mais 30 dias de ajuste de sistema, pede para postergar para o ano de 2013. São duas questões que vão ter que ser observadas um pouquinho mais adiante.

A SRª. DALINA (CONAMA) - Dalina, assessora técnica da Câmara Técnica de Controle. De fato, no ofício da prefeitura do município de São Paulo, em que ele ratificou aquele relatório do Masquetino e tudo mais, ele fez também. Então, ele já havia feito uma certa manifestação para prorrogar o prazo e a CTCQA analisou, definiu da seguinte maneira, eu vou ler o resultado da última reunião da Câmara Técnica de Controle. Em relação à solicitação da Prefeitura de São Paulo de prorrogação do prazo, que de certa forma, ela reapresenta aqui hoje, mas de qualquer forma, a CTCQA considerou que se aprovada a matéria na próxima plenária do CONAMA tal solicitação seria atendida no mérito. Então, de fato o DCONAMA que também entende, o presidente também acolheu que o mais adequado seria essa solicitação ser encaminhada para o Plenário.

O SR. FÁBIO RIBEIRO DIB (PROAM) - Eu entendi isso, mas o que me chamou atenção foi que eu tenho dois prazos que são díspares na essência. Fábio, PROAM . Um deles tem por objeto pedido de postergação por mais de 365 dias, 390 dias, e o outro tem o pedido de postergação por 30 dias, a partir da publicação para ajuste de sistema. Nós estamos falando de duas coisas distintas, eu quero saber o é que vale, essa é uma observação, a segunda, isso foi só a título de esclarecimento antes de nós decidirmos a primeira questão. É que mais uma vez, por conta do chegar em cima da hora, nós ficamos com essa dificuldade de entende, então nós precisamos realmente criar um procedimento para que esse tipo de coisa não nos pegue de surpresa porque, de novo, nós vamos bater numa questão que eu não sei se vale 365 dias, se vale 30 dias, mas enfim. É isso que nós precisaríamos definir. Agora, eu vou retornar ao ponto original. O colega da AMAR me chama atenção, eu só quero deixar esse último registros de que de fato nós estamos lidando com a (..) e ele também, um pouco mais progressista nesse sentido, nós já temos hoje uma Resolução, está se objetivando uma alteração para que se flexibilize, em

termos quantitativos questão de emissão de efluentes atmosféricos. Isso por si só talvez não se no entendimento de todos, mas com certeza no dele no meu tem uma relação direta, ele acabou de suscitar o princípio do indúbio pró-natura, tem também o indúbio pró-societário, nós podemos chamar um monte desses princípios, mas tudo vai bater no retrocesso. Antes de passar a viger, nós vamos ter já um retrocesso, isso me deixa muita atenção e me deixa bastante perplexo porque ainda que eu não tenha condições técnicas de avaliar se cinco é bom, se dez é bom, se três é bom, eu tenho uma norma que deveria entrar em vigor, que é mais restritiva do que uma norma que vai substituí-la pelo menos em parte já na sequência. E isso reforça mais uma vez a minha ideia de que eu gostaria de ter essas vistas, se não for possível as vistas porque eu sei que você está adiantando, eu sei das questões, nós já discutimos isso bastante hoje provavelmente isso não vai ser concedido pelos colegas, ainda assim eu insisto que é uma situação que nos deixa bastante descoberto, pelo menos eu, na minha postura, eu me sinto não apto para decidir sem dar uma manifestação. Só esse registro.

O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (CNA) - Vou passar a palavra agora para o Conselheiro Alex depois, nós vamos deliberar aqui sobre a questão de pedido de vistas.

O SR. ALEX JUSTUS DA SILVEIRA (AMAR) – Alex, AMAR. Só em relação à questão dos princípios, os princípios são os norteadores das normas. Então, aí, nós não estamos vendo uma convergência nós vemos que realmente são destoantes essas normas, e levando em consideração a existência desses princípios do Direito Ambiental, além disso, a Política Nacional do Meio Ambiente, como que é estruturada a Política Nacional o Meio Ambiente que institui o Sistema Nacional do Meio Ambiente e que também institui o CONAMA? Objetivos gerais, objetivos específicos instrumentos, dentre outros tantos, tantas outras ferramentas importantíssimas para alcançar os objetivos gerais da Política Nacional de Meio Ambiente. Dentre esses objetivos gerais estão, preservação, recuperação e agora enfatizando melhoria da qualidade ambiental propícia a vida. Representa essa norma uma melhoria da qualidade ambiental? Ou isso significa um retrocesso em matéria de proteção da qualidade ambiental propicia à vida? É esse questionamento que eu faço para vocês refletirem minimamente a respeito deles. Por enquanto é só.

O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (CNA) - Marcos, você quer fazer o uso da palavra?

O SR. MARCOS TORRES (CNI) - Marcos CNI. Obrigado, Presidente. Eu só queria acelerar o processo para ver se nós conseguimos ainda tentar votar a outra. Só fazer um apelo para os colegas, o Alex e o Fábio, que pedido de vistas, a nossa jurisprudência, nós temos o costume de pedir vistas uma única vez, uma única reunião porque sempre que um pedido de vistas é realizado e o parecer volta, ele vem acompanhado de novos documentos, se os

Conselheiros forem pedir vistas toda vez para analisar novos documentos, isso não vai acabar nunca. É o dever de casa de todo Conselheiro acessar o site antes de chegar na reunião imprimir tudo, ler e chegar aqui preparado. Se nós temos cinco dias para juntar documentos antes da reunião, esses cinco dias exatamente para que nós possamos... As vistas, não existe uma regra quantas dizendo quantas vezes pode ser pedida, como eu falei, a jurisprudência que nós temos antiga nossa um acordo de cavalheiros, tanto que quando alguém pede vistas, normalmente outra entidade pede, mesmo que ela não tenha interesse original de pedir vista, mas ele vai acompanhando porque lá na frente ela não vai poder pedir vistas ela aproveita aquele momento. E a questão do retrocesso eu acho inócuo nós discutirmos isso porque vai que digamos, nós concluímos, em tese, que esse parâmetro é inadequado, que o parecer da CETESB deveria ser seguido, mas nós não podemos mudar os índices aqui, só na Plenária e devolver para a Câmara Técnica também regimentalmente nós não podemos porque está aqui no nosso Regimento Interno, a competência da CTAJ, assim que ela recebe a matéria, analisar um dos rumos que ela tem que dar pode ser devolver a matéria à Câmara Técnica competente com recomendações de modificação, mas nós não podemos fazer recomendações de modificação. Então, nós estamos numa sinuca de bico, nós não temos como. Mas o que, como parâmetro que você vai criar agora? Nós só temos duas orientações aqui a seguir, ou nós rejeitamos a matéria porque encontrou alguma inconstitucionalidade ou uma ilegalidade ou nós mandamos para a Plenária, a Plenária que decida, e aí essa discussão do retrocesso, de qual parâmetro se o parecer da CETESB vai ser analisado, deixa a Plenária quebrar o pau, inclusive nós já recomendamos aqui ao colega da PROAM e da AMAR que compareçam à Plenária, toda Plenária, a sessão é pública, todo mundo pode chegar lá e participar, pedir para falar e levem um parecer, um documento que nós discutimos isso lá.

O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (CNA) - Pela ordem. Nós estamos aqui discutindo a questão do pedido de vistas agora, certo? Todos já fizeram suas ponderações aqui, agora nós vamos partir para a deliberação. Nós temos aqui uma prática de que nós não negamos a princípio o pedido de vistas a ninguém, embora o Regimento diga que o pedido de vistas é votado sempre pela Câmara. O Regimento também não diz explicitamente, que só caberia uma vez o pedido de vistas, por outro lado ele diz que acolhido pedido de vistas, o processo é deliberado na reunião seguinte. Então, significa, implicitamente, que após um pedido de vistas, teria que haver a consequente deliberação dá matéria. Vamos dizer que a Câmara Técnica tivesse alterado o texto, não foi o caso. Significa que nós teríamos um fato novo e que poderia abrir a possibilidade, sim, de uma concessão de vistas, inclusive até por deliberação da Câmara sem discussão porque se houvesse substituição do texto, o que não foi o caso aqui, o texto continua o mesmo. Então, como o primeiro pedido de vistas foi concedido e o texto continuou o mesmo, eu entendo que nós vamos seguir o Regimento e vamos deliberar pela concessão ou não, vamos fazer a votação agora pela concessão ou não do pedido de vistas. Eu não vejo particularmente essa questão do princípio do não retrocesso, até estávamos na hora do almoço conversando sobre o isso, o princípio do não retrocesso é um princípio relativo porque se qualquer coisa que foi aprovado em qualquer lugar

não é passível de revisão e vira cláusula pétrea, porque não pode ser modificado, nós vamos viver o caos. Nós podemos fechar o Poder Legislativo, nós nunca mais podemos revisar nada. Então, o princípio, na verdade, o princípio do não retrocesso é o princípio do não retrocesso social que dentre os direitos sociais, a questão ambiental, na condição do direito de difusão tem também o seu espaço e lá na Europa, Portugal está previsto na Constituição e tal, inclusive sob o aspecto previdenciário e que agora passaram a borracha nisso porque o país está quebrado vai estar quebrado, vai ter que rever os direitos sociais, inclusive. Então, o princípio do não retrocesso, aplicado generalizadamente trará um retrocesso porque as conquistas não têm manutenção futura e de certa forma, conquista- se e se perde. Então, essa é a discussão hoje no âmbito do Direito Internacional, inclusive sob essa questão. Eu não vejo que está tendo uma violação porque se estivesse uma violação literal, se nós tivéssemos um parâmetro estabelecido por lei e aqui na Resolução do CONAMA, nós fôssemos deixar de exigir algo que consta da legislação. Então, sob esse prisma é ilegal, é inconstitucional e feriria, inclusive, esse princípio que hoje está aí na moda, falar sobre o princípio do não retrocesso é uma questão que está aí nas discussões do Direito Ambiental. Então, tendo em vista que todos já se manifestaram sobre essa questão. Fábio, se me permite porque nós já estamos uma hora e meia nessa discussão do pedido de vistas. Nós sabemos que você tem a sua posição, existem outras posições. Então, eu acho que agora nós já estamos suficientemente esclarecido para colocar.

O SR. FÁBIO RIBEIRO DIB (PROAM) – Olha, eu não tem nada a ver com a discussão em si, não vou colocar pimenta nenhuma no tempero. Eu só gostaria de fazer um pedido, e vou pedir especificamente ao colega da CNI, que tome cuidado com algumas palavras que sejam utilizadas nessas suas manifestações, porque não concordo com o dizer que talvez eu e o Dr. Alex não façamos nossa lição de casa. Eu acho que isso é uma expressão que não deveria ter sido utilizada, número 1 porque com certeza vocês percebem que nós fazemos a lição de casa, e número 2 porque esse processo já teve problema lá atrás e que pese o esforço todo do pessoal do CONAMA ainda hoje ou ainda ontem recebemos mais um documento novo. Então dizer que as pessoas aqui não fazem lição de casa, eu acho que deveríamos pensar um pouco antes de partir para esse tipo de comentário. É só isso, Dr. Rodrigo.

O SR. JOSÉ DE MORAES NETO (ANAMMA Centro-Oeste) – Eu peço desculpas se você levou isso para o lado pessoal, mas eu falei de uma forma abrangente. Isso acontece toda hora na Plenária. Pedem vistas e não trazem parecer. Então, falei de uma forma abstrata, abrangente sem citar nomes. Não foi direcionado a vocês, de forma alguma.

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – Ok. Então, vamos à votação, pela concessão ou pela não concessão de vistas. Então, os favoráveis à concessão se manifestem. Então, temos dois votos pela concessão. Contrários? Quatro contrários. Então... Cinco votos contrários e dois votos a favor. Então, vencida

a questão do pedido de vistas, agora nós vamos para a discussão do texto em si. O texto está posto na tela. É um texto relativamente curto. Eu acho que nós já poderíamos ir lendo, já fazer os destaques do texto e já fazer as correções em seguida. Vamos começar pela ementa da Resolução. Altera os limites da emissão da tabela três do anexo 1 da Resolução 418, de 25 de novembro de 2010, que dispõe sobre critérios para a elaboração de planos de controle de poluição veicular PCPV e para a implementação dos programas de inspeção de veículos em uso IM, pelos órgãos estaduais e municipais do meio ambiente. Alguma ressalva na ementa? Não? Só uma questão que foi levantada. Resolução 418 é de 2009, não? Ou 2010? 2009. Ah, então a correção. O ano é 2009. Mais alguma observação? Não? Então, de acordo, vamos lá agora ao considerando: o Conselho Nacional do Meio Ambiente, nas competências que lhe são conferidas pelo art. 8°, inciso I da Lei 6.938, tendo em vista o disposto em seu Regimento interno, considerando a Resolução 418/09, que dispõe sobre critérios para a elaboração do plano de controle de poluição veicular PCPV e para implantação de programas de inspeção e manutenção de veículos em uso pelos órgãos estaduais e municipais, que determina novos limites de emissão e procedimentos para avaliação do estado de manutenção de veículos em uso. Considerando os resultados estatísticos dos programas IM já implantados no Brasil e a necessidade de se realizar atualizações ao programa, resolve. Alguma sugestão em relação aos considerandos? Não? Então, vamos ao texto. Art. 1º: a tabela três do anexo um da Resolução CONAMA 418 passa a vigorar com a seguinte redação. E que ele parte direto para a tabela três: limites máximos de emissão de CO corrigido, em marcha lenta e de fatores de diluição para motociclos e veículos similares com motores de 4 tempos. E aí vem a tabela aqui em seguida, indicando aí esses limites. E a nota explicativa dela, que um é fator de diluição e o segundo é capacidade volumétrica. Então, quanto ao art. 1º, que não vejo nenhuma questão aqui, alguma colocação em relação ao texto do Art. 1º? Art. 2º: adotar para motociclos e veículos similares como motocicleta 4 tempos, fabricados a partir de 2009-2003, tenham sido homologados com valores superiores aos estipulados na tabela três do art. 2º do anexo 1 da Resolução 418, o valor de emissão pela marcha lenta, daí está aqui 3,5% para CO corrigido e de 2.000 PPM para HC, são hidrocarbonetos e fator de diluição máxima 2,5. Então, aqui, é um dispositivo de ordem eminentemente técnico que está fazendo uma disposição de limites. Alguma questão em relação ao art. 2º?

O SR. JOÃO ROBERTO CILENTO WINTHER (Governo do Estado de São Paulo) - Será que não tem alguma confusão: tabela 3 do art. 2º do anexo 1? Era bom nós checarmos. Será que está certo?

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – A tabela 3 do anexo 1 vai ser esta. Então, na verdade... Essa é a tabela agora. Então, não é mais aquela que está lá. Certo? Ela está para cá agora.

O SR. ALEX JUSTUS DA SILVEIRA (AMAR) – Na tabela original do anexo 1 da Resolução 418 de 2009, ela tem a primeira fase e a segunda fase. Está mais complexa na Resolução 418.

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – Então, tem uma questão de redação aqui. Que na tabela do artigo 3 é a tabela 3 do anexo 1. É 1 anexo só. Então, na verdade, correção do texto, na correção do texto primeiro: é a tabela 3 do anexo. E nem anexo 1, porque lá é só "anexo". É um só. Na verdade, alertados aqui, teríamos que corrigir também o art. 1º. Não, é só anexo, está aqui a Resolução. E aí é 1. No Diário Oficial é só "anexo". Então, é anexo único. É que o anexo tem a tabela 1 e 2. Então, não é porque ele tem mais de uma tabela que ele passa a ser anexo 1 sozinho. O anexo 1 tem cinco tabelas, na verdade. E tem uma nota explicativa para cada tabela. Seis. Ele chama de anexo, ele vai seguindo tabela a tabela. Então, no texto, seguindo o que diz o Diário Oficial, será então a tabela 3 do anexo. Vai mudar no art. 1º... É que são várias tabelas. Aqui nós estamos mexendo em qual? Na tabela 3.

O SR. JOSÉ DE MORAES NETO (ANAMMA Centro-Oeste) – O que eu ia falar foi o que o Marcos tinha falado. O artigo 2 não é que tem que ser suprimido. É porque ele é item 2. Eu estou falando tabela 3 do item 2. Agora, se suprimir não faz diferença. Acho que o que foi colocado art. 2 seria item 2, mas se retirar não faz diferença porque é uma tabela única. Só que também se só retirar não sei se vai ter problema não, porque...

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – E que, na verdade, não é a tabela que passa a vigorar com a seguinte redação, dois-pontos, e nós grudarmos a tabela no texto. A tabela não vai no texto. Então, nós temos que mudar que a base do art. 1º. Com os valores constantes da tabela em anexo. Nós estamos trocando a tabela. Não é seguintes porque nós não estamos citando, ele está em anexo. Veja: não é "seguintes", pessoal, porque "os seguinte" são dois-pontos como está aqui, seguinte redação. Então, a tabela 3 do anexo 1 da Resolução 418/09 passa a vigorar com os valores constantes da tabela em anexo. Sim, porque é o anexo dessa aqui, porque você não coloca o número no texto, tabelas no texto. Sim, ela vai ser o anexo dela. Então, daí limpa-se o texto. Concordam? Porque pela técnica Legislativa, a tabela é sempre um anexo.

O SR. JOSÉ DE MORAES NETO (ANAMMA Centro-Oeste) – Em sugestão de uma conversa com a Drª. Cristiane, seria melhor: ficam alterados os valores da tabela 3 do anexo de Resolução 418/2009. Conforme tabela em anexo. Não sei se fica melhor. Só proposta.

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – Fica explícito que a meta da Resolução é justamente essa, não é? Não vejo problema. Alguém tem alguma

3335sugestão diferente? Então, podem fazer essa redação. Como que é? Pode
3336passar aí. Pode colocar agora. Como é que é?
3337
3338
3339**A SRª. CRISTIANE CASINI (ANAMMA)** – Ficam alterados os valores
3340constantes da tabela 3 do anexo da Resolução 418, conforme tabela anexa.
3341
3342
3343**O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA)** – Aí recorta essa tabela. Ela tem que
3344ser recortada e colocada ao final. Desde a tabela. Você vai tirar até... Agora,
3345vejam aqui que tem um problema aqui de... O art. 2º e 3° começam, o art. 2º:
3346adotar para motociclos... Quem adotar? Veículos similares motores e tal,
3347conforme tenham sido homologados...
3348
3349
3350**A SRª. CRISTIANE CASINI (ANAMMA)** – Dr. Justus, então poderíamos
3351colocar "o CONAMA resolve, lá em cima no art. 1º, que eu acho que é fazer
3352uma correção. Art. 1°: alterar os valores constantes da tabela 3 do anexo da
3353Resolução, conforme tabela anexa. Então, ficam alterados. Lá em cima, que
3354nós lemos lá: considerando os resultados do programa...
3355
3356
3357**O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA)** – Ficam alterados, ou seja, a partir
3358da data da publicação passam a ser aqueles. Agora, vejam que aqui no art. 2°
3359está: adotar, no terceiro: estabelecer. Não é. Tem uma questão está infinitivo o
3360texto. Agora aqui, pedir aqui um apoio ao Rudolf em relação ao art. 2º, que
3361quando fala, Rudolf, "adotar", e daí fala que a tabela 3 do anexo II que é essa
3362tabela, nós estamos falando em relação ao que está naquela tabela, ou nós
3363estamos falando que vamos adotar esse valor aqui?
3364
3365
3366**O SR. RUDOLF** – São comando complementares ao executor do programa de
3367inspeção. Então, além da tabela ele complementarmente em situações
3368específicas, ele vai ter que seguir os comandos do art. 2º do terceiro também.
3369
3370
3371**O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA)** – Sim, mas em relação ao que
3372constava daquela tabela ou desse anexo agora? Então, é a partir dessa agora.
3373Então, o texto... Que veja: nós, no art. 1º, estamos alterando os valores e
3374substituindo a tabela. E no segundo, qual é o verbo aqui? O dispositivo? Está
3375aqui: adotar para motociclos e veículos similares que comprovadamente
3376tenham sido homologados. Isso aqui é artigo ou é explicação da tabela?
3377
3378
3379**O SR. RUDOLF** – É além da tabela, um complemento, ou seja, a regra para o
3380programa de inspeção é a tabela. No caso excepcional em que um veículo
3381tenha sido homologado, ou seja, ele 0 km já é a cima daquele número, então
3382ele vai ter que seguir o comando do art. 2º. Então, ele é um complemento à
3383tabela, quer dizer, é um suplemento, é uma nova determinação.
3384

O SR. NILO SÉRGIO DE MELO (MMA) – Já tem uma tabela prevendo um limite para veículos fabricados a partir de 2009. Quando o valor da homologação for superior ao atualmente previsto, para a inspeção. E tem casos... Não é modificador de tabela. É um caso específico...

A SRª. CRISTIANE CASINI (ANAMMA) – Presidente, só para esclarecer. Nós estávamos aqui discutindo a questão "adotar". Quem é que vai ter que adotar? Será que nós teremos que dizer ali no início para ficar claro? Porque não é o CONAMA que passa a adotar, o CONAMA está instituindo os valores. É isso que eu queria que ele explicasse novamente o que vai influenciar, ou quem...

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – Eu entendi. Vamos ver se pela minha proposta, Rudolf, você me diga se eu entendi o que está tentando se dizer aqui. Eu acho que o texto seria: no caso de motociclos e veículos similares, com auto (...), fabricados a partir de 2009 até 2013, que comprovadamente tenham sido homologados com valor superior aos estipulados, na tabela, que no caso é "em anexo" agora, não é? Vai ser "em anexo" agora. Ele diz assim: deverão ser adotados os valores de emissão tal, não é? Então, teria que modificar o texto aí de motocicleta. Tira a parte inicial ali. Aí vai lá à tabela 3, vai trocar "na tabela em anexo", "estipulados na tabela em anexo", vai tirar o 418 e tudo mais. Não vai ser a tabela 3. Vai manter? É aquela de lá ou é essa?

O SR. JOÃO ROBERTO CILENTO WINTHER (Governo do Estado de São Paulo) - Nós estamos alterando alguns valores naquela tabela. Ela continua sendo tabela 3 da Resolução 418.

O SR. NILO SÉRGIO DE MELO (MMA) – Só uma coisa: porque esse não vai ser um artigo novo na 418. Então, tem que fazer referência da tabela da Resolução da 418.

O SR. JOÃO ROBERTO CILENTO WINTHER (Governo do Estado de São Paulo) - É a tabela 3, com alguns valores dela alterados.

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – Então, seria a tabela 3 do anexo, que agora não é mais "anexo 1", porque no Diário saiu só "anexo". Do anexo. Dizer assim: será adotado o valor, valores, na verdade, são dois valores. Serão adotados. São dois valores. Serão adotados os valores de emissão ou é o valor? É adotado o valor de emissão para marcha lenta tal. São dois. Então, os valores de emissão. Para marcha e tal e diluição... Eu acho que é mais ou menos isso. De acordo? Então, vamos ao art. 3º e ver como nós faremos o ajuste dele também. Eu acho que seria: para os processos de homologação de todos os motociclos e veículos similares com motor circular listados a partir da

publicação dessa Resolução, os limites máximos de emissão em marcha lenta serão de... Ok? É 2.0? 2.0%. Isso. Para ficar absoluto. Isso. O percentual não é em parênteses. E o PPM também porque é unidade, não vai entre parênteses. E o 400 PPM... Como? *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).* O PPM. É a mesma coisa do anexo 1, que saiu 1, e no outro aqui não saiu. Ok? Feita a alteração? Então, aí o parágrafo, o art. 4º, essa Resolução entra em vigor na data de publicação. Mais alguma questão?

O SR. MARCOS TORRES (CNI) – Só uma questão. Embaixo da tabela, naquele item 2, o colega estava corrigindo uma questão técnica, é: não é em cilindrada ou centímetro cúbico, é em cilindrada por centímetro cúbico? Em centímetro cúbico. Ah, está bem. Porque não é "o cilindrada", "o centímetro cúbico". São medidas que são...

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – É "em", não é?

O SR. MARCOS TORRES (CNI) – Eu tinha uma outra dúvida minha em relação àquele HC corrigido. Pergunta de leigo, de quem não é do ramo mesmo: é aquilo ali? Padrão. Certo.

O SR. NILO SÉRGIO DE MELO (MMA) – No texto, ele explica o que é o corrigido. Mas a forma da derivação (...) não aparece.

O SR. JOSÉ DE MORAES NETO (ANAMMA Centro-Oeste) – Tem que, logo depois de "essa Resolução entra em vigor" poderia colocar, só por questão técnica mesmo, a palavra "anexo", que é um "anexo".

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – Como? Colocar onde?

O SR. JOSÉ DE MORAES NETO (ANAMMA Centro-Oeste) – Ali em cima dessa tabela 3, entre o art. 4º da tabela 3, não teria que colocar só a palavra "anexo"?

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – Tem que colocar "anexo", depois, claro, depois do item 4, vai ter o negócio da data. Sim, "anexo". Tem que ter o título, embaixo e em maiúsculo: anexo.

O SR. JOSÉ DE MORAES NETO (ANAMMA Centro-Oeste) – E joga para outra folha, para ficar uma folha separada.

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – Porque daí, vem a data e a assinatura da Ministra também. E daí, vem o anexo na folha anexa. Bem, algum comentário ou sugestão?

O SR. FÁBIO RIBEIRO DIB (PROAM) – Só uma questão de esclarecimento: eu não sei se os colegas tiveram acesso à mesma impressão que eu, eu tirei a dúvida com o Dr. Rudolf, a tabela que nos chegou à mão joga para trás o resto de tabela, e dá para entender que ficava sem referência o de 2010 em diante. Por isso que eu pedi para o senhor descer a tabela inteira. Quem está com a folha, que nem eu, não consegue enxergar isso. Foi feito um corte ali, parece que ficou vazio, o 250 menor ou... Aqui embaixo. Algumas pessoas ficavam com dúvida por conta disso. Parecia que não tinha data para tanto. Porque quando quebrou a página foi para baixo. Aí dava essa impressão de que... Está englobado mesmo.

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – Mas como ele vai em anexo, ele vai a partir do alto da página, não vai ter esse problema. É pequena a tabela. Não vai dar... Bem, não havendo mais sugestões, nem proposições em relação ao texto, fica aprovada a proposta. O Fábio quer fazer uma declaração de voto?

O SR. FÁBIO RIBEIRO DIB (PROAM) – Vai pegar a votação de todos? Eu não sei se todo mundo concorda...

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – Não, nós só estamos votando em todo o artigo e agora nós fizemos o do último, não é? Você quer fazer uma declaração de voto?

O SR. FÁBIO RIBEIRO DIB (PROAM) – Se o senhor for colher quem concorda e quem discordar, eu vou discordar da aprovação e quero declarar voto.

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – Você veja que eu perguntei: vocês concordam, em todos eles você até agora...

O SR. FÁBIO RIBEIRO DIB (PROAM) – Não, eu estava esperando justamente por quê? Para mim, é o global da coisa. Não é o... Eu não opinei em nenhum artigo.

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – Tudo bem. Então, está aberta a palavra para você fazer o registro do seu voto, então, Fábio.

3535**O SR. FÁBIO RIBEIRO DIB (PROAM)** – Eu quero registrar aqui o meu voto
3536contrário à aprovação da norma, seguindo aí a minha linha de raciocínio desde
3537o início. Corrigindo, de acordo com o falou o Dr. Sérgio, com bastante
3538pertinência, eu não concordo com, obviamente, a aprovação da proposta que
3539vai ser submetida à Plenária. Eu vou seguir a mesma linha que eu adotei até
3540agora, entendendo que essa alteração que vai modificar a 418 já vigente, ela
3541pode de fato vir a trazer uma série de prejuízo com relação à qualidade
3542ambiental e à saúde pública, principalmente nas regiões densamente
3543povoadas, como o município de São Paulo, a região metropolitana de São
3544Paulo, eu entendo que isso, contrariamente ao que algumas pessoas
3545chegaram a manifestar aqui, ofende sim diretamente a Constituição sobre
3546aspectos de direitos fundamentais e direitos humanos, albergados pelo artigo
3547do § 2º, art. 5º, que trata justamente da vigência de normas relacionadas a
3548direitos humanos, que venham a ser incorporados ao ordenamento jurídico
3549nacional. Então, é por isso. Eu entendo que é um retrocesso do jeito que ela
3550vai ficar, e não posso concordar com isso. Essa é a minha declaração.
3551
3552
3553**O SR. ALEX JUSTUS DA SILVEIRA (AMAR)** – Eu quero também expressar,
3554sobretudo, o meu descontentamento por ser a minha primeira participação aqui
3555no CONAMA, e verificar que realmente as normas de direito ambiental não são
3556levados a sério. A política nacional de meio ambiente é bem clara que os
3557objetivos dela são a preservação, recuperação e melhoria da qualidade
3558ambiental propícia à vida. Eu pergunto novamente a vocês: isso significa uma
3559norma que vai ao encontro da melhoria de qualidade de vida que tanto prega a
3560Política Nacional do Meio Ambiente? Eu simplesmente acredito que não, ainda
3561mais levando em consideração a indústria automobilística que coreanos e
3562chineses querem ingressar a qualquer custo em território nacional a fim de
3563poder, haja vista ser um mercado promissor. Nós sabemos que a economia
3564brasileira é uma economia que está em pujança econômica e, querendo ou
3565não, vai representar ganhos enormes para as indústrias automobilísticas
3566chinesas e coreanas e, consequentemente, vai haver sim a degradação da
3567qualidade ambiental, haja vista ser as motocicletas uma das fontes mais
3568poluentes em se tratando de veículos automotores. Somente isso.
3569
3570
3571**O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA)** – Eu queria comentar, Alex, que eu
3572discordo da sua posição de que as regras ambientais não são levadas a sério.
3573Ocorre que nesse contexto, primeiramente, que essas regras aqui, a alteração
3574não significa necessariamente um afrouxamento, mas sim um ajuste, segundo
3575o que diz os órgãos ambientais. Que a partir deles, veio essa proposição. E em
3576segundo, nós não estamos relaxando no aspecto de permitir que sejam
3577fabricados veículos no caso motocicletas, como um padrão de emissão mais
3578frouxo. Porque, na verdade, esses valores que essa tabela está alterando se
3579referem a valores para inspeção e não para homologação. A homologação é o
3580padrão de fabricação, não é isso? Corrijam-me se eu estiver enganado. Esses
3581são critérios de inspeção. E pelo que foi aqui explicado, quando você faz
3582homologação, o combatível que é usado é um combustível milimetricamente
3583ajustado dentro dos padrões, e o combatível que é vendido na bomba e é
3584usado, nem sempre, ou melhor, por falta de inspeção na qualidade do

combatível, um problema muito sério aqui no Brasil principalmente, a omissão da fiscalização, não se pode garantir que tenhamos sempre o valor homologado em uma medição de um veículo que está na rua. Então, eu não vejo que aqui nós estamos afrouxando as regras do jogo. Então, a sua decepção talvez seja a mesma que a nossa, em relação de que às vezes nós queremos adentrar no mérito de questão. E o mérito da questão está lá nas outras Câmaras Técnicas, e essa discussão de mérito pode ser feita lá no âmbito do Plenário. Então, eu só queria registrar essa minha posição nesse aspecto. Talvez, pela sua primeira reunião, a dinâmica de entender que nós temos o nosso limite aqui dentro de Câmara Jurídica.

O SR. JOÃO ROBERTO CILENTO WINTHER (Governo do Estado de São Paulo) - Eu faço a minha as palavras do Dr. Rodrigo. E como um bom operador do Direito que o senhor deve ser, e já me parece que é, o senhor sabe que nós precisamos conjugar princípios. Princípio de razoabilidade, o princípio da eficácia tem muito a ver com que aquilo que o senhor disse que as normas ambientais não estão respeitadas. Então, eu acho que antes da evocar o princípio do retrocesso, nós precisamos dar mão à palmatória e perceber que essa questão da eficácia ou não na norma proposta está toda relacionada com área técnica, que nós aqui não temos a menor condição de dizer se o programa de inspeção veicular fracassará ou não fracassará, reprovando em massa ou não reprovando em massa, porque esta é uma verdade científica que não está estrita à nossa área. Então, até mesmo para dosar a questão da eficácia aí, da razoabilidade do que está sendo proposto, nós teríamos que entender dessas emissões e desses elementos químicos, coisa que nós não entendemos. Então, eu faço as minhas palavras a do Dr. Rodrigo. Eu acho que nós não estamos deixando de reconhecer toda a legislação ambiental. Nós não estamos deixando que essa legislação ambiental deixe ao largo e que das normas não estamos lutando... Pelo contrário, nós estamos lutando por uma norma que possa sim ser respeitada por um programa ambiental que possa ser respeitado. Só que nos escapa a fundamentação que é eminentemente técnica. Enfim.

O SR. JOSÉ DE MORAES NETO (ANAMMA Centro-Oeste) – Rodrigo, eu só quero também expor o meu posicionamento, coaduno com o posicionamento de vocês dois. Até porque, aqui representando a ANAMMA, a Associação Nacional das Agências Municipais do Meio Ambiente, e também por ser membro de um órgão ambiental municipal: de forma nenhuma aqui nós estamos desrespeitando qualquer princípio ambiental. Temos, inclusive que respeitar, temos que acreditar nos estudos técnicos e nos debates que foram feitos na Câmara Técnica e que se chegou a um valor que eles entenderam pertinente. Concordo com você que nós temos que nos preocupar com a aplicabilidade das normas. E vou além, faço a junção das suas palavras com o dentro Rudolf. E que ele levantou, que, como que vai colocar em prática uma norma que vai acabar sendo desprezada pela inaplicabilidade, que ela vai ser tão restritiva, pelo que eles debateram e que chegaram para nós, ela seria praticamente inaplicável, inexequível. Então, de forma nenhuma (eu acho na

reunião passada foi muito debatido) nós estamos querendo e passando por cima de qualquer princípio ambiental.

O SR SÉRGIO BRITO (Casa Civil) – Vou ser o mais breve possível. Na última reunião, ficou configurada uma divergência técnica entre órgãos especializados no assunto. Isso voltou para a Câmara Técnica e essa divergência sumiu. Portanto, eu entendo que a partir disso não cabe aqui agora a Câmara Jurídica se (...) nesse tipo de assunto, enfim, todo já disse, não temos conhecimento. Agora, eu gostaria só de ressaltar alguns pontos primeiro levantados pelo Dr. João. A questão da responsabilidade dos técnicos que se manifestaram, que voltaram atrás e enfim. E isso vai ser discutido no Plenário. Não cabe a esta Câmara decidir se há retrocesso ou não, porque o nosso conhecimento não permite. Se fosse um retrocesso flagrante, tudo bem. Mas não é. Agora, eu gostaria de chamar atenção que as manifestações técnicas estão aí, as divergências estão publicadas, você entra no site e vê. E eu acho que por conta disso o papel dessa Câmara Jurídica foi cumprido, no sentido de detectar o problema e corrigir o defeito na instrução do processo. É isso. Agora, um pouco me antecipando, eu acho que eu tenho que, até por não ter o conhecimento técnico específico, me chama atenção sim que a primeira manifestação da CETESB fala especificamente em relação aos índices, que os índice são razoáveis e tal. E as outras manifestações são assim: "ah, vai ser muita gente reprovada", e tal. Não há uma manifestação tão incisiva quanto a primeira da CETESB. Mas aí os órgãos técnicos vão ser responsabilizados, se obviamente a decisão do Plenário for no sentido de aprovação, que eu acho que discussão ainda não acabou. Mas aqui na Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos não vejo mais como prolongar.

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – Então, encerrada aqui a discussão. E agora, Fábio? Última vez. *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).* Veja, eu entendo que essa é uma questão de mérito. E por isso eu sugeriria, já de saída, que seja encaminhado ao plenário. E veja uma coisa: foi feito um pedido de um ano de prazo e depois vem a mesma entidade à prefeitura falar que é para o começo desse próximo ano. Então, como um bom entendedor vale o segundo pedido sempre. E eles vão sustentar isso lá no plenário de por que não tem que ser imediato. E, na verdade, ao invés do imediato que está aqui no texto, para o início de fevereiro, vamos dizer assim, para um bom brasileiro é daqui uns quatro feriados. Então, a diferença é mínima. Eu acho que isso não é uma questão que vai modificar muito coisas.

O SR. FÁBIO RIBEIRO DIB (PROAM) – Basicamente essa era essa a questão, Dr. Rodrigo. Chamou-me bastante a atenção a divergência de prazos, e eu também entendo da mesma forma: se há um pedido posterior consignando um prazo inferior, esse que deve valer. Essa é a minha preocupação. Por isso que eu quis chamar atenção para essa questão.

O SR. ALEX JUSTUS DA SILVEIRA (AMAR) – Finalizando, eu não sei se há essa possibilidade de, já foi deliberado e tudo, mas de encaminhamento desses autos para o MCT, haja vista o art. 8º inciso VI da Política Nacional do Meio Ambiente que trata, estabelece o seguinte: compete ao CONAMA estabelecer privativamente normas e padrões nacionais de controle e da poluição por veículos automotores, aeronaves e embarcações, mediante a audiência dos Ministérios competentes. Creio eu que seria conveniente encaminhar isso ao Ministério da Ciência e Tecnologia para ver se eles realmente comungam com as ideias um pouco obscuras que estão sendo tratadas, e um pouco duvidosas que estão sendo tratadas nesses autos. É uma proposição que eu faço. Eu não sei se é hora, se é conveniente, se é pertinente para esse momento.

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – O nosso papel, a Câmara de Assuntos Jurídicos e sua verificação da legalidade e constitucionalidade e forma, visando encaminhamento ao Plenário. O MCT integra o CONAMA, é membro do CONAMA, e com certeza no dia da votação vai se manifestar a respeito, estará lá votado. Seja a favor ou, inclusive pode pedir vistas no Plenário, não estão impedidos de fazê-lo. Agora, nós encaminharmos ou nós devolveríamos para a Câmara, e isso já foi decidido que mandaríamos para o Plenário ou vai para o Plenário. Então, o seu pedido não tem como ser nem deliberado aqui, por falta de opção regimental para que nós possamos fazê-lo.

O SR. JOÃO ROBERTO CILENTO WINTHER (Governo do Estado de São Paulo) - Alex, eu entendo que o MCT, eu posso estar enganado, tem a missão de fomentar o desenvolvimento da Ciência e Tecnologia. Ele não é um instituto de pesquisa. Ele não tem necessariamente uma espertise necessária para responder isso. Ele fomenta o desenvolvimento da Ciência e Tecnologia no País. Mas ele não é um IPT, não é um instituto de pesquisa por excelência.

O SR. ALEX JUSTUS DA SILVEIRA (AMAR) – É mais no sentido de buscar cooperação do Ministério da Tecnologia. Eles têm um diálogo mais aberto com as universidades federais que realizam pesquisa científica em diversas áreas do conhecimento. Será mais nesse sentido, Dr. João.

O SR. RUDOLF – Desculpem-me, eu não sou membro, mas eu fico tão agoniado... Só para esclarecer: existem dois órgãos públicos no Brasil que falam de homologação, que é a CETESB e o IBAMA. E só existem dois órgãos públicos que trabalham com inspeção veicular, que é Estado do Rio de Janeiro e a prefeitura de São Paulo. Não tem outro órgão além desses que entendam desses assuntos e que possam dar um parecer técnico, órgãos públicos.

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – Bem. Então, vamos encerrar. Está aprovado o texto. E vamos seguir agora para o processo que trata da proposta de Resolução que estabelece limites máximos de emissão de poluentes

atmosféricos para fontes fixas, instaladas ou com pedido de licença de instalação, anteriores a 02 de janeiro de 2007. Eu acho que não é "ou com pedido", é "com pedido" de licença de instalação, anteriores a janeiro de 2007.

O SR. RUDOLF – A situação é a seguinte, pessoal: essa Resolução, embora ela seja de uma complexidade técnica muito grande, ela é uma Resolução simples de 8 artigos. Na verdade, são os anexos que são volumosos. O que acontece com esse texto? É uma norma que está trazendo um impacto ambiental gigantesco nos que diz respeito às fontes fixas. Ela é um complemento da Resolução 382 de 2006. A Resolução 382 cria um regulamento para todas as emissões dessas 13 fontes, a partir de sua vigência. O que nós estamos fazendo agora? Incorporando ao universo regulado todo aquele parque industrial anterior a ela. Então, é um complemento indispensável, a 382, ela atinge exatamente aquele parque industrial mais antigo, e que tem uma capacidade de poluição maior, e está em geral concentrado mais próximo dos grandes centros urbanos. Então, é uma Resolução de texto simples com 9 artigos, mas com 13 anexos, esses anexos seguem a lógica da 382, a numeração é a mesma lá e aqui, ou seja, para as fontes novas e para as fontes antigas. Têm todas uma correlação muito importante para facilitar a consulta. Essa é uma Resolução que visa especificamente os governos estaduais, e não é à toa que eles tiveram um papel preponderante no seu encaminhamento. A CETESB fez um trabalho árduo de coordenação, foram 11 ou 12 reuniões de GT. Cada um desses 13 anexos tinha um subgrupo específico, coordenados por diferentes órgãos estaduais. Os órgãos, mesmo a própria CETESB do Rio de Janeiro, Paraná, Minas Gerais, do Espírito Santo. Eles coordenaram esses subgrupos. Foi um trabalho onde nós chegamos, eu acredito, num limite técnico de fatores de emissão e de prazos. E nós, então, fechamos na Câmara Técnica, dentro do máximo possível tecnologicamente para melhoria das emissões dessas fontes, que são as mais complicadas que nós temos. Então, isso. Eu não vou entrar no detalhe de cada uma das... Não sei. Presidente, nós vemos o detalhe mais o conteúdo, ou é mais uma explanação?

O SR. RODRIGO JUSTUS BRITO (CNA) – Eu queria fazer o seguinte: ver se nós conseguimos, pela objetividade, considerando como nós fizemos nas outras que nós passamos de manhã, que quando a Drª. Zilda, na verdade, ela praticamente, enquanto fazia a leitura por artigo, por capítulo, ela explicava. Então, quando nós entramos na discussão do texto, nós já entramos no destaque. Então, o que nós poderíamos fazer? Nós poderíamos ir fazendo a leitura dos artigos, e daí, ao mesmo tempo em que você explica, nós já fazíamos a correção eventual de grafia e de texto que seja necessária, porque daí nós não vamos fazer a coisa duas vezes. Porque às vezes você explica e depois surge a dúvida aqui na discussão, e você que tem revisitar toda aquela explicação anterior. Eu acho que assim seria uma forma de nós vencermos isso, ainda no período de tempo mais curto possível. Eu queria saber se vocês concordam com essa dinâmica, que nós sigamos como foi feito no período da manhã. Tem algum problema?

CONAMA/MMA
Fls. 158
Processo: 2226/10
Rubrica

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular n. 108 **/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 08 de novembro de 2011.

Assunto: **Convocação para a 104ª Reunião Ordinária do Conama.**

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. A Senhora Ministra de Estado do Meio Ambiente convoca Vossa Senhoria para participar da 104ª Reunião Ordinária do Conama, a realizar-se **nos dias 23 e 24 de novembro de 2011, das 9h às 18h**, no Auditório n. 1 do Edifício-Sede do Ibama, localizado no Setor de Clubes Esportivos Norte – SCEN, Trecho 2, Brasília/DF.

2. Solicito que os Conselheiros representantes de entidades da Sociedade Civil, cujas passagens e diárias são pagas com o orçamento do Ministério do Meio Ambiente - MMA, conforme §2º, art. 9º do Regimento Interno, confirmem **participação na reunião plenária, por e-mail, anexando seu currículo resumido, até o dia 10 de novembro de 2011. No caso dos Conselheiros convocados para a 62ª Reunião da Comissão Permanente do Cadastro Nacional de Entidades Ambientalistas - CP CNEA, que necessitem de custeio para essa reunião, favor confirmar também sua presença.**

3. Ressalto que o Ministério do Meio Ambiente – MMA não poderá autorizar processos de deslocamento, nos casos de conselheiros com pendência na prestação de contas, conforme previsto na Portaria MPOG nº 505, de 29 de dezembro de 2009.

4. Por oportuno informo que a pauta e os documentos da Reunião estão disponíveis no endereço: http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1368. Informações adicionais poderão ser obtidas por meio dos contatos: (61) 2028.2207/2102 e conama.ti@mma.gov.br.

Atenciosamente,

Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora

CONAMA

Enviado a: TODOS CONSELHEIROS	Enviado: Sim	Data: 08/11/11

Título:
Convocação para a 104ª Reunião Ordinária do Conama.

Mensagem:

-- Fonte -- -- Tamanho -- -- Styles -- -- Formato --

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular n. **108/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 08 de novembro de 2011.

Assunto: **Convocação para a 104ª Reunião Ordinária do Conama.**

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. A Senhora Ministra de Estado do Meio Ambiente convoca Vossa Senhoria para participar da 104ª Reunião Ordinária do Conama, a realizar-se **nos dias 23 e 24 de novembro de 2011, das 9h às 18h,** no Auditório n. 1 do Edifício-Sede do Ibama, localizado no Setor de Clubes Esportivos Norte – SCEN, Trecho 2, Brasília/DF.
2. Solicito que os Conselheiros representantes de entidades da Sociedade Civil, cujas passagens e diárias são pagas com o orçamento do Ministério do Meio Ambiente - MMA, conforme §2º, art. 9º do Regimento Interno, confirmem **participação na reunião plenária, por e-mail, anexando seu currículo resumido, até o dia 10**

Elementos HTML:

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 – Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº 107/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.

Brasília, 08 de novembro de 2011.

Assunto: **Convite para a 104ª Reunião Ordinária do CONAMA.**

Prezado(a) Senhor(a),

1. A Senhora Ministra de Estado do Meio Ambiente comunica a Vossa Senhoria que a **104ª Reunião Ordinária** foi convocada para os **dias 23 e 24 de novembro de 2011, das 9h às 18h**, no Auditório n. 1 do Edifício-Sede do Ibama, localizado no Setor de Clubes Esportivos Norte – SCEN, Trecho 2, Brasília/DF.

2. Caso haja interesse de Vossa Senhoria em participar da citada reunião, a pauta, assim como outros documentos pertinentes, estarão disponibilizados na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:
http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1368

3. Lembramos que a deliberação sobre os temas em pauta é exclusiva dos Conselheiros.

Atenciosamente,

Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora

CONAMA

Enviado a: TODOS USUÁRIOS	Enviado: Sim	Data: 08/11/11

Título:
Convite para a 104ª Reunião Ordinária do CONAMA.

Mensagem:

-- Fonte -- -- Tamanho -- -- Styles -- -- Formato --

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 - Brasília/DF
Tel. (0xx61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício Circular nº **107/2011/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 08 de novembro de 2011.

Assunto: **Convite para a 104ª Reunião Ordinária do CONAMA.**

Prezado(a) Senhor(a),

1. A Senhora Ministra de Estado do Meio Ambiente comunica a Vossa Senhoria que a **104ª Reunião Ordinária** foi convocada para os **dias 23 e 24 de novembro de 2011, das 9h às 18h,** no Auditório n. 1 do Edifício-Sede do Ibama, localizado no Setor de Clubes Esportivos Norte - SCEN, Trecho 2, Brasília/DF.

2. Caso haja interesse de Vossa Senhoria em participar da citada reunião, a pauta, assim como outros documentos pertinentes, estarão disponibilizados na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:

Elementos HTML:

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente - Conama
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DConama
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte - 70730-542 - Brasília/DF
Tel. (61) 2028-2207/2102 - conama@mma.gov.br

Pauta da 104ª Reunião Ordinária do Conama
Data: 23 e 24 de novembro de 2011
Horário: das 09h00 às 18h00
Local: Auditório nº 1 Edifício Sede do Ibama, Setor de Clubes Esportivos Norte - Trecho 2, Brasília/DF

1. Abertura da reunião pela Ministra de Estado do Meio Ambiente, Izabella Teixeira

1.1. Lançamento do Plano Nacional de Consumo Sustentável (Secretária de Articulação Institucional e Cidadania - Samyra Crespo)

1.2. Exposição do MMA sobre a Rio + 20

2. Aprovação da transcrição *ipsis verbis* da 103ª Reunião Ordinária, de 31 de agosto **e** 1º setembro **de 2011**

3. Apresentação de novos Conselheiros

4. Encaminhamentos da Secretaria-Executiva do Conama

4.1. Composição das Câmaras Técnicas e do CIPAM, em razão da aprovação do novo RI

4.2. Balanço 2011 **das atividades do CONAMA**

5. Tribuna Livre (15 minutos)

6. Apresentação à mesa de pedidos de inversão de pauta, retirada de matéria e, por escrito, de requerimentos de urgência, propostas de moção e de recomendação

7. Ordem do Dia

RESOLUÇÕES

7.1. Processo nº 02000.000216/2011-61 **- Complementação da Resolução nº 417/2009, que definiu vegetação primária e estágios sucessionais secundários de vegetação de Restinga.**
Interessado: MMA.
Procedência: 102ª CTAJ. Data: 25 e 26/05/2011.
Tramitação: o processo apresenta listas de espécies de vegetação de restinga para 14 estados da Federação, abrangidos pela Lei da Mata Atlântica: AL, BA, CE, ES, PB, PE, PI, PR, RJ, RN, RS, SC, SE e SP. Todos os estados discriminados foram consultados previamente para efeitos de validação das respectivas listas e as respostas de 10 estados foram publicadas no site do Conama. As minutas foram aprovadas na 18ª CTBio, no dia 26/04/2011, e encaminhadas à 62ª CTAJ, em 05 e 06/05/2011, ocasião em que a minuta referente ao estado de São Paulo foi devolvida à Câmara Técnica de Biodiversidade, Fauna e Recursos Pesqueiros. As demais foram aprovadas. Durante a realização da 102ª RO, a Proam, a

CONAMA

Anamma Nacional e os Governos Estaduais de Alagoas, Amazonas, Bahia, Ceará, Espírito Santo, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro e Santa Catarina pediram vista. Pautada na 103ª RO, a matéria teve sua apreciação prorrogada para a 104ª RO. A ABEMA e a SBF organizaram reunião em 18 e 19 de outubro de 2011, quando foi obtido consenso sobre as minutas - incluindo correções solicitadas pelos Estados; documentos esses encaminhados ao DConama e postados no trâmite do processo no sítio eletrônico.
Relatores: Presidente da CTBio, Proam e Governos da Bahia, Santa Catarina, Ceará, Rio de Janeiro.

7.2. Processo nº 02000.002028/2011-78 - **Institui o calendário de Reuniões Ordinárias do Conama para o ano de 2012.**
Interessado: CONAMA.
Procedência: Departamento de Apoio ao Conama-DConama.
Relatora: Diretora do DConama.

7.3. Processo nº 02000.002726/2010-92 - **Revisão da Resolução nº 418/2009 no que tange a Tabela 3 - Limites máximos de emissão de CO corrigido, HC corrigido (...).**
Interessado: Confederação Nacional da Indústria - CNI
Procedência: 64ª CTAJ. Data: 26 e 27/10/2011.
Tramitação: A matéria foi apreciada pela Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos - CTAJ em sua 64ª reunião, realizada nos dias 26 e 27 de outubro de 2011, sendo aprovada com emendas e remetida ao Plenário para apreciação.
Relator: Presidente da CTCQA.

7.4. Processo nº 02000.002780/2007-32 - **Proposta de Resolução que estabelece os limites máximos de emissão de poluentes atmosféricos para fontes fixas instaladas ou com pedido de licença de instalação anteriores a 02 de janeiro de 2007.**
Interessado: Conama.
Procedência: 64ª CTAJ. Data: 26 e 27/10/2011.
Tramitação: A matéria foi apreciada pela Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos - CTAJ em sua 64ª reunião, realizada nos dias 26 e 27 de outubro de 2011, sendo aprovada com emendas e remetida ao Plenário para apreciação.
Relator: Presidente da CTSSAGR.

7.5. Processo nº 02000.000716/2011-01 - **Proposta de revisão da Resolução Conama nº 362/2005 que "dispõe sobre o recolhimento, coleta e destinação final de óleo lubrificante usado ou contaminado".**
Interessado: MMA.
Procedência: 64ª CTAJ. Data: 26 e 27/10/2011.
Tramitação: A matéria foi apreciada pela Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos - CTAJ em sua 64ª reunião, realizada nos dias 26 e 27 de outubro de 2011, sendo aprovada e remetida ao Plenário para apreciação.
Relator: Presidente da CTSSAGR.

7.6. Processo nº 02000.002610/2008-39 - **Revisão da Resolução Conama nº 307/2002, que estabelece diretrizes, critérios e procedimentos para a gestão dos resíduos da construção civil.**
Interessado: Anamma.
Procedência: 3ª reunião do Grupo de Trabalho.
Tramitação: A matéria foi apreciada pela Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos - CTAJ em sua 64ª reunião, realizada nos dias 26 e 27 de outubro de 2011, sendo aprovada com emendas e remetida ao Plenário para apreciação.
Relator: Presidente da CTSSAGR.

MOÇÕES

7.7. Processo n° 02000.001778/2011-22 - **Proposta de moção para que o ICMBio reavalie a área de ampliação do Parque Nacional da Serra das Confusões/PI.**
Interessada: Furpa.
Procedência: 103ª RO. Data: 31/08 e 1°/09 de 2011.
Tramitação: A proposta teve pedido de vista na 103ª RO, feito pelo ICMBio.
Relator: ICMBio.

7.8. Processo n° 02000.001775/2011-99 - **Proposta de moção de louvor à Vara Cível da Comarca de Clevelândia - PR por decisões que determinam que, em razão da construção de hidrelétricas, os ribeirinhos do Rio Chopim não tenham suas posses molestadas até que uma proposta de indenização e reassentamento seja negociada e aprovada na presença de instituições de defesa dos direitos dessas comunidades.**
Interessada: Amar
Procedência: 103ª RO. Data: 31/08 e 1°/09 de 2011.
Tramitação: A proposta teve pedido de vista na 103ª RO, feito pelo MME.
Relator: MME.

7.9. Processo n° 02000.001776/2011-33 - **Proposta de moção de louvor à Vara Federal Ambiental, Agrária e Residual da Subseção de Curitiba-PR que decidiu pelo início do processo de remediação das áreas da Vila Mota e da Capelinha, em Adrianópolis - PR e o acompanhamento e tratamento de saúde dos cidadãos contaminados.**
Interessada: Amar.
Procedência: 103ª RO. Data: 31/08 e 1°/09 de 2011.
Tramitação: A proposta teve pedido de vista na 103ª RO, feito pelo MME.
Relator: MME.

7.10. Processo n° 02000.001777/2011-88 - **Proposta de moção de louvor à 1ª Vara Federal da Subseção de Londrina e ao Tribunal Regional Federal da 4ª Região, pela sentença e acórdão proferidos na ação civil pública pelos quais se exigiu a realização da prévia Avaliação Ambiental Integrada/Estratégica de toda a Bacia do Rio Tibagi e que suas conclusões sejam observadas nos licenciamentos ambientais de usinas hidrelétricas em andamento.**
Interessados: Amar e Ingá
Procedência: 103ª RO. Data: 31/08 e 1°/09 de 2011.
Tramitação: A proposta teve pedido de vista na 103ª RO, feito pelo MME.
Relator: MME.

7.11. Processo n° 02000.001815/2011-01 - **Proposta de moção dirigida ao MMA e ao ICMBio para que tomem providências com vistas à preservação dos Sítios Ramsar, para atender à Convenção sobre Zonas Úmidas de Importância Internacional.**
Interessada: Furpa.
Procedência: 103ª RO. Data: 31/08 e 1°/09 de 2011.
Tramitação: Proposta não apreciada na 103ª RO.
Relator: FURPA.

7.12. Processo n° 02000.001816/2011-47 - **Proposta de moção dirigida ao MMA e ao ICMBio referente à Lei Anti-Babaçu aprovada no Maranhão.**
Interessada: Furpa.
Procedência: 103ª RO. Data: 31/08 e 1°/09 de 2011.
Tramitação: Proposta não apreciada na 103ª RO.

Relatora: FURPA.

7.13. Processo n° 02000.001817/2011-91 - **Proposta de moção dirigida ao MMA, ao ICMBIO e ao IBAMA para que tomem providências para coibir possíveis práticas ilegais de degradação ambiental no município de Colinas - MA.**
Interessada: Furpa.
Procedência: 103ª RO. Data: 31/08 e 1°/09 de 2011.
Relatora: FURPA.

7.14. Processo n° 02000.001818/2011-36 - **Proposta de moção dirigida ao MMA e ao Ibama para que apresentem ao plenário do Conama relatório sobre os processos de licenciamento ambiental das usinas nucleares Angra 1, 2 e 3.**
Interessada: Furpa.
Procedência: 103ª RO. Data: 31/08 e 1°/09 de 2011.
Relatora: Furpa.

7.15. Processo n° 02000.001819/2011-81 - **Proposta de Moção dirigida ao Ibama para que suspenda as licenças prévias da hidrelétrica de Estreito em Amarante/PI e São Francisco/MA, entre outras.**
Interessada: FURPA.
Procedência: 103ª RO. Data: 31/08 e 1°/09 de 2011.
Relatora: FURPA.

8. Informes

8.1. Informe da Agência Nacional de Águas sobre a articulação entre o Conama e o CNRH, a respeito de Vazão Ecológica e Vazão Mínima Remanescente.

8.2. Informe do Ibama sobre Relatório de Pneumáticos (out/2009 - dez/2010) - atendimento ao art. 16 da Resolução Conama 416/2009.

8.3. Informe do Ministério do Meio Ambiente e do Estado do Pará sobre o Zoneamento Ecológico-Econônico da Zona Leste e da Calha Norte do Estado do Pará.

8.4. Informe do Ministério do Meio Ambiente (Secretaria de Recursos Hídricos e Ambiente Urbano) sobre o Plano Nacional de Resíduos Sólidos.

9. Encerramento