

Proc. nº 02000.002726/20100-92 (125/2010)

Assunto: Revisão da Tabela 3 da Resolução CONAMA nº 418/09 – Redução dos limites máximos de emissão de CO corrigido e HC corrigido para motocicletas fabricadas a partir de 2009.

Interessado: Confederação Nacional da Indústria (ABRACICLO – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares).

PARECER EM PEDIDO DE VISTA

Instituto O Direito por um Planeta Verde¹

O presente processo de alteração da Resolução CONAMA nº 418/09 originou-se de pedido da ABRACICLO – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares, por meio de carta subscrita por seu diretor executivo, Moacyr Alberto Paes, e encaminhada à Ministra do Meio Ambiente datada de 09 de abril de 2010, (fls. 02/03).

O Sr. Nilo Sérgio de Melo Diniz, então diretor do DCONAMA, encaminhou, *ex officio*, missiva oficial à conselheira da CNI – Confederação Nacional da Indústria junto ao CONAMA consultando-a se a entidade que representava poderia “referendar ou não essa solicitação” (da ABRACICLO). A “regularização” se deu por meio de mensagem eletrônica encaminhada ao DCONAMA (fl. 04).

¹ José Eduardo Ismael Lutti, conselheiro titular.

O diretor de qualidade ambiental do IBAMA, Fernando da Costa Marques, encaminhou em 14 de junho de 2010 ofício ao secretário executivo do MMA solicitando o encaminhamento dos pleitos da ANFAVEA e ABRACICLO à CTCQA para análise e proposta ao CONAMA para “uma solução para o caso” (fl.13).

Até o momento não há qualquer documento ou registro da solicitação da ANFAVEA para a alteração da Resolução CONAMA nº 418/09, apesar disso, o diretor faz referência a pedido da entidade. Diz a entidade, segundo o diretor, que as Resoluções CONAMA nº 15/95 e 315/02 estabelecem limite de emissão de 0,5% e a 418/09, na tabela I, estabelece 0,3%, o que levaria à reprovação de veículo novos, mesmo estando em conformidade com o PROCONVE.

Em Parecer técnico, a gerência de qualidade do ar da Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental, se manifesta favoravelmente às alterações da Resolução CONAMA nº 418/09 conforme pleitos da ANFAVEA e ABRACICLO (fl. 14).

Por meio de mensagem eletrônica, fl. 16, a diretoria adjunta do DCONAMA determinou que as propostas das duas entidades passassem a ser do MMA/IBAMA. Seguem as tabelas propostas à fl. 17 e verso.

Em nova manifestação – Nota Técnica nº 01/2011- (fl. 19), sobre a proposta, agora do DCONAMA, a Gerência de Qualidade do Ar da Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental, concluiu pela falta de informações técnicas que possibilitassem uma tomada de decisão segura e propõe “que se reabram as discussões entre os envolvidos, sendo requisitado pela CTCQA posições esmiuçadas e detalhadas da ABRACICLO 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”. Excluiu da discussão o pleito da ANFAVEA, pois a pauta dizia respeito ao da ABRACICLO.

Na reunião da CTCQA de 14/03/11, houve pedido de vista do processo e informação de que a prefeitura de São Paulo iria fazer

“apresentação dos resultados do Programa I/M da cidade de São Paulo relevantes para subsidiar a discussão”.

A ABRACICLO, atendendo a determinação da CTCQA, apresenta manifestação reiterando posicionamento inicial no sentido de que os limites da Resolução CONAMA nº 418/09 são incompatíveis com a realidade. Não apresentou qualquer dado ou justificativas técnicas.

Pareceres em pedido de vista da Fundação Rio Parnaíba – FURPA às fl. 38 e 39.

Na 45ª Reunião da CTCQA, em 26 de abril de 2011, a proposta de alteração da Resolução CONAMA nº 418/09 foi aprovada com emendas. Seguem à fl. 41 e verso os valores alterados na Tabela 3, do Anexo I, da citada resolução.

O representante de São Paulo pede vista dos autos na reunião da CTAJ realizada em 5 e 6 de maio de 2011, fl. 45.

À fl. 51, tem-se a solicitação do Secretário Adjunto do Meio Ambiente de São Paulo, com manifestação do setor técnico da CETESB – Diretoria de Eng. e Qualidade Ambiental -, esta, às fls. 53/57

Solicitação do PROAM à fl. 59.

Parecer em pedido de vista do representante do Estado de São Paulo às fls. 64/78.

Transcrição do áudio da 46ª reunião da CTCQA realizada em 26 de abril de 2011, às 79/89. Documentos apresentados pelos consultores da CONTROLAR Gabriel Murgel Branco e Fábio C. Branco foram juntados às fl. 90/95.

A CTAJ, em 11 de agosto de 2011, deliberou pela devolução do processo à CTCQA em razão de falhas na instrução, fl. 96.

Às fls. 101/103, ofício do secretário do Verde e Meio Ambiente da cidade de São Paulo à Ministra do Meio Ambiente e ao presidente do IBAMA, datado de 03 de outubro de 2011, solicitando seja encaminhado ao CONAMA pedido de prorrogação do prazo para implantação dos limites

estabelecidos na Resolução CONAMA nº 418/09 de 25/11/2011 para início de 2013, a fim de que se possa discutir melhor a proposta de alteração. Anexos ao ofício seguem às fls. 105/108 (também às fls. 111/114).

Em 18 de outubro de 2011, o presidente da CTCQA, depois do posicionamento do representante do Estado de São Paulo no sentido de acompanhar a decisão da câmara na reunião anterior – de aprovar a alteração com proposta do IBAMA -, houve por bem elaborar relatório a ser encaminhado para a CTAJ (fl. 118).

Tal relatório encontra-se às fls. 129/131 Vº.

Parecer da assessoria jurídica da CTAJ sobre o pedido da SVMA quanto à prorrogação do prazo (fl. 136).

Em reunião de 26 e 27 de outubro de 2011, a CTAJ aprovou por maioria e com emendas a proposta de alteração da Resolução CONAMA nº 418/09 (fl. 140). Às fls. 141/143 Vº seguem as tabelas com os valores aprovados.

Esse é o relatório do que consta registrado no processo.

Das propostas de alterações e a condução do processo –

A Resolução CONAMA nº 418 foi aprovada pelo plenário do CONAMA em 25 de novembro de 2009, onde foram estabelecidos os critérios para a elaboração dos Planos de Controle de Poluição Veicular – PCPV, e para a implantação pelos estados e municípios dos Planos de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M.

Passados pouco mais de 4 meses da edição dessa norma, a ABRACICLO, em 9 de abril de 2010, solicita à Ministra do Meio

Ambiente alteração nos limites de emissão para motocicletas fabricadas a partir de 2009 constante da tabela I, “**revogando** a atualmente publicada na resolução” (g/n). Alega, em síntese, que os limites de emissão foram debatidos e aceitos pela Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental e, quando votada em plenário, “uma entidade de forma isolada apresentou na última hora novos limites, mais restritivos”. Esses limites, mais restritivos em relação àqueles estabelecidos em outra resolução para fins de homologação dos motores, traria prejuízos aos consumidores que, apesar de terem adquirido um produto dentro das especificações legais, não poderiam usá-lo já que não seria aprovado nas inspeções veiculares.

A reboque desse pedido, a ANFAVEA, por meio do Diretor de Qualidade Ambiental do IBAMA, também propõe alterações na Resolução CONAMA nº 418/09², o que é endossado pelo Gerente de Qualidade do Ar da Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental (fl. 14). Alega, na mesma linha, que a Resolução CONAMA nº 418/09 estabelece na tabela I o limite de 0,3% de emissão quando, as Resoluções CONAMA nºs. 15/1995 e 315/2002, para as mesmas condições, estabelecem 0,5% de emissão, e, portanto, todos seriam reprovados nas inspeções veiculares.

O processo em epígrafe só foi instaurado em 8 de dezembro de 2010.

Posteriormente, a própria Gerência de Qualidade do Ar da Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental, em Nota Técnica de 4 de fevereiro de 2011³, retrocede em seu posicionamento anterior e limita a discussão à proposta da ABRACICLO.

Assim, restringida a discussão aos limites de emissão propostos pela ABRACICLO, a Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental é convocada a 45ª reunião para o dia 14 de março de 2011, onde o assunto é pautado pela primeira vez.

² Fl. 13.

³ Fl. 19.

Aprovada a proposta na CTCQ, foi rejeitada na CTAJ em razão de falhas na instrução, já que se propunha limites menos restritivos que o aprovado em plenária sem que existissem informações técnicas suficientes a embasar a decisão.

Somente a partir daí é que as informações efetivamente começam a aportar aos autos.

A ABRACICLO apresenta alguns dados estatísticos como sendo os das inspeções veiculares realizadas na cidade de São Paulo⁴.

A CETESB, por sua vez, contesta a proposta afirmando, em síntese, que somente uma pequeno número de motocicletas de marca de pouco influência no mercado é que seriam atingidas pelos limites restritivos estabelecidos na Resolução CONAMA n° 418/09.

De volta à CTCQA, o Governo do Estado de São Paulo, por meio de seu representante, Sr. José Eduardo Bevilacqua, defende o posicionamento dos técnicos da CETESB e, ao mesmo tempo, concorda com a proposta, conforme encaminhada pelo presidente da CTCQA, no sentido de que os valores mais restritivos teriam impacto nos programas a serem implantados em todo o Brasil.

Esclareceu que, olhando do ponto de vista nacional “houve uma discussão, uma negociação, entre a diretoria da CETESB e a Secretaria de Meio Ambiente do Estado de São Paulo no sentido de acompanhar a posição do IBAMA”.

A posição do IBAMA, posteriormente aprovada na CTCQA e CTAJ, é pelo estabelecimento de limites de emissões intermediários entre as propostas da ABRACICLO e CETESB.

A proposta do IBAMA, que acabou sendo aprovada e encaminhada ao colegiado na reunião dos dias 23/24 de novembro para votação, é a seguinte:

⁴ Fl. 37.

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

Não bastasse a proposta da ABRACICLO, a prefeitura de São Paulo, no apagar das luzes da instrução do processo, às vésperas da 49ª reunião da CTCQA em 18 de outubro de 2010, ou seja, pouco mais de 30 dias da reunião ordinária do CONAMA quando se votaria a proposta da associação dos fabricantes de motocicletas, pleiteia à Ministra do Meio Ambiente para, **em nome do MMA e em caráter de urgência**, prorrogue em mais doze meses a entrada em vigor das regras da Resolução CONAMA nº 418/09.

Depreende-se de tudo que a condução do processo se deu de forma não condizente com a importância do tema.

A ABRACICLO, em sua missiva inicial à Ministra do Meio Ambiente, se posiciona de forma absolutamente arbitrária e antidemocrática ao solicitar que a Ministra ignore a decisão soberana do plenário do CONAMA, tomada somente quatro meses antes, registre-se, e a “revogue”, pois não foi essa a posição adotada pela CTCQA.

Pior do que isso, a despeito da ausência de qualquer justificativa técnica, o pleito é processado e encaminhado para análise dos órgãos de apoio do CONAMA e IBAMA que o consideram apropriado.

As discussões, repito, sem as devidas justificativas técnicas, tomam corpo na CTCQA.

Das informações –

Assim, as críticas do representante do Estado de São Paulo⁵ com referência a falta de informações técnicas, foram, e continuam sendo, muito oportunas e apropriadas.

As informações começaram a ser juntadas aos autos somente depois da decisão da CTAJ de devolver à CTCQA, nos termos do parecer supra mencionado, para melhor instruir o processo.

É certo que na reunião da CTCQA, quando da devolução do processo, houve a apresentação de tabelas e gráficos estatísticos por parte da ANAMMA/SUDESTE, Sr. Márcio Rodrigues Schettino, IBAMA, Sr. Paulo Macedo, e da Consultoria “Environmentality – Tecnologias com Conceitos Ambientais”, pelo Sr. Gabriel Murgel Branco, *sobre os resultados das inspeções veiculares da cidade de São Paulo*.

Ocorre que, pela leitura das transcrições das reuniões⁶, as discussões giraram em torno *somente* das informações de fls. 90/95, apresentadas pela Consultoria “Environmentality – Tecnologias com Conceitos Ambientais”. Não há nos autos quaisquer outras informações estatísticas de resultados das inspeções veiculares realizadas na cidade de São Paulo ou no Rio de Janeiro que difiram dessas. Aliás, salvo engano, não há nenhuma informação oriunda do Estado do Rio de Janeiro.

Aliás, são as mesmas apresentadas pela ANAMMA/SUDESTE às fls. 37 e verso, datada de 14 de março de 2011, exatamente o mesmo dia em que ocorreu a 45^a reunião da CTCQA, e as mesmas apresentadas pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente de São Paulo⁷.

O que causa mais estranheza ainda é o fato de que a CETESB, o órgão encarregado e realizar as homologações de motores para o

⁵ Fls. 64/78.

⁶ Fls. 79/89, 119/128 e 144/157.

⁷ Fls. 101/108.

PROCONVE e PROMOT por meio de convênio celebrado com o IBAMA, ter apresentado informação técnica⁸ ao Secretário Adjunto do Meio Ambiente de São Paulo com base em dados estatísticos internacionais e de homologações nacionais *por não ter acesso aos dados das inspeções veiculares da cidade de São Paulo.*

Não se pode nunca esquecer que a CETESB é a agência ambiental de São Paulo e encarregada do controle da poluição atmosférica da cidade, mas, mesmo assim, não consegue os dados junto à Prefeitura de São Paulo. Também não se pode esquecer que a “Environmentality – Tecnologias com Conceitos Ambientais” presta consultoria à CONTROLAR S/A, empresa terceirizada para a execução do Programa I/M da prefeitura de São Paulo.

O CONAMA não pode se pautar somente pelas informações que aportaram voluntariamente aos autos. Os motivos que levaram, e levam, a prefeitura de São Paulo a não repassar os dados das inspeções veiculares à CETESB não interessa a este Conselho, o que interessa é o fato de que órgãos de fiscalização e de controle da poluição não estão tendo acesso a importantes informações.

No entanto, essa sonegação de informações não se dá em relação ao representante da ANAMMA/SUDESTE. Também não há restrições aos consultor da CONTROLAR S/A, empresa terceirizada para a execução do programa, em utilizá-las.

Evidentemente que não se está colocando em dúvida a participação do Eng. Gabriel Murgel Branco nas discussões, por sinal, um dos idealizadores do PROCONVE, o que se estranha é a passividade do CONAMA em se satisfazer com as tabelas estatísticas apresentadas. Aliás, volto a repetir, tabelas essas utilizadas tanto pela ABRACICLO como pela ANAMMA como se fossem os dados da cidade de São Paulo.

Nem se alegue que, por terem sido apresentadas pela consultora da CONTROLAR e posteriormente ratificado pela prefeitura de

⁸ Fls. 53/57.

São Paulo, sejam suficientes para embasar a alteração de uma Resolução CONAMA. Não se pode esquecer que integrantes do Executivo Paulistano, incluído aí alguns da SVMA/SP, e a CONTROLAR S/A estão às voltas com graves acusações em ação civil pública sobre irregularidades no programa de I/M⁹, e que o coordenador do programa, o secretário adjunto da SVMA/SP foi demitido à semana passada em razão dessa situação¹⁰.

Ademais, não foi por falta de alerta. Antes mesmo do Dr. João Winther, representante do Estado de São Paulo, levantar o vício pela falta de embasamento técnico, a Gerência de Qualidade do Ar da Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental, em nota técnica sobre a proposta, concluiu pela **falta de informações técnicas que possibilitassem uma tomada de decisão segura** e propõe “que se reabram as discussões entre os envolvidos, sendo **requisitado** pela CTCQA **posições esmiuçadas e detalhadas** da ABRACICLO 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/M¹¹ (sem destaques no original).

Portanto, essa prática, de alteração de resolução do CONAMA sem justificativas técnicas, não pode se tornar uma rotina. Isso afeta milhões de pessoas no País não só sob a ótica do direito do consumidor, como quer a ABRACICLO, mas especialmente sob a ótica da saúde pública.

Da inspeção veicular –

O interessante da leitura das transcrições é a percepção clara do desvio de rumo dado às discussões. Deveriam se ater unicamente na busca do limite **tecnicamente adequado** de emissão de CO e HC para motocicletas fabricadas a partir de 2009 a constar da Tabela 3 da

⁹ Proc. nº 0044586-80.2011.8.26.0053, 11ª Vara da Fazenda Pública de São Paulo.

¹⁰ Diário de São Paulo em:

<http://www.diariosp.com.br/noticia/detalhe/8227/Assessor+da+Secretaria+do+Verde+e+de+mitido>, acessado em 27/12/11.

¹¹ Fls. 19/21.

Resolução CONAMA nº 418/09. Entretanto, além de temas laterais, gastou-se horas em discussões sobre a real finalidade do Programa de I/M e seu conceito. Por fim, a CTCQA entendeu que o Programa de I/M é, na verdade, um “instrumento de gestão” do proprietário do veículo, conforme colocado pelo representante da ANAMMA/SUDESTE, Sr. Márcio Schettino¹², pelo Sr. Gabriel Branco da “Environmentalidade – Tecnologias com Conceitos Ambientais”¹³ e pela representante da CNT, Sra. Patrícia Boson¹⁴, ou de “gestão ambiental” conforme claramente registrado no item 4.3.3. do relatório de fls. 129/131vº.

É inacreditável que a CTCQA tenha perdido, também, tanto tempo na discussão do índice adequado de reprovações nas inspeções veiculares - 20%?, 15%? ou 80%? -.

Desnecessária tal discussão à vista do que consta do § 1º, do artigo 12, da Lei nº 8.723/93, com as modificações inseridas pela Lei nº 10.203/2001, sobre o objetivo dos programas de inspeção I/M. Diz o dispositivo:

“Os planos mencionados no caput deste artigo serão fundamentados em ações gradativamente mais restritivas, fixando orientação ao usuário quanto às normas e procedimentos para manutenção dos veículos *e estabelecendo processos e procedimentos de inspeção periódica e de **fiscalização das emissões*** dos veículos em circulação”. (sem destaques no original)

Absolutamente clara a determinação legal de que as inspeções veiculares se destinam a **fiscalizar as emissões** de gases dos veículos em circulação visando à melhoria da qualidade do ar e a proteção da saúde pública já que, “a inspeção veicular **diminui o impacto dos poluentes nos nossos sistemas respiratório e circulatório**, além de reduzir o consumo de combustível fóssil e ser uma **ação positiva para o clima**”¹⁵ (g/n).

¹² Fl. 82Vº - linha 1481 da transcrição.

¹³ Fl. 83, linhas 1584/1587 da transcrição.

¹⁴ Fl. 84 – linha 2073 da transcrição.

¹⁵ Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho em “O pedágio urbano é uma necessidade”, “Folha de São Paulo”, 29/12/2011, pág. A3.

Não há espaço nessa discussão para divagações sobre a “política” de estímulo ou de “criar uma cultura de manutenção preventiva nos proprietários dos veículos”¹⁶ com a finalidade de mantê-los e conservá-los conforme indicado pelo fabricante.

Todos, com um mínimo de experiência, sabem que o único “estímulo” que a grande maioria dos proprietários conhecem é o do “comando e controle”¹⁷. A comprovar isso está o depoimento do representante da prefeitura de São Paulo, Sr. Sérgio Henrique Forini (SVMA/SP): “Nós abrimos um processo de implementação e consolidação do projeto. Hoje nós estamos multando nos radares e **a adesão está aumentando mais quando começa** (*sic*) **as multas nos radares**”¹⁸ (sem destaque no original).

A “adesão” também se dá muito em razão da impossibilidade de obtenção do licenciamento do veículo em face da falta ou reprovação da inspeção e, conseqüentemente, de se ficar sujeito à multas e recolhimento do veículo. O proprietário só entende essa linguagem, a qual, com raras exceções, não difere no restante do mundo.

Ou seja, aquilo que foi previsto em lei é exatamente o que acontece na realidade – a inspeção veicular **é uma fiscalização de emissões** e o não cumprimento dos limites estabelecidos nas resoluções CONAMA **deve** ser passível de autuação.

A inspeção veicular é o instrumento garantidor dos resultados pretendidos e originados da atualização tecnológica exigida na homologação dos motores. Esta, sim, voltada para a redução de emissões de poluentes na atmosfera.

Nesse aspecto, é de suma importância o estabelecimento de **limites tecnicamente ajustados** para o motor homologado, sob pena de todo o programa cair em descrédito.

O que não se pode é, de afogadilho, premidos pelo prazo, cuja demora se deu por questões de encaminhamentos e inadequada

¹⁶ Fl. 129Vº, Item 4.1.4.

¹⁷ Contrariamente ao colocado pela CNT na citação supra.

¹⁸ Fl. 122, linhas 567/569 da transcrição.

instrução do feito – que a meu ver continuam presentes -, virem os conselheiros a votar uma alteração na Resolução CONAMA nº 418/09 **sem a segurança necessária**, conforme enfatizado pela Gerência de Qualidade do Ar da Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental na Nota Técnica nº 1/2011.

Não se trata de “trazer mais celeumas mais discussões que venham a trazer dificuldades para que seja implementado nacionalmente o programa de inspeção veicular”, como afirmou o representante do IBAMA, Sr. Márcio Beraldo Veloso¹⁹, mas, sim, de se ter respeito à lei e, conseqüentemente, à saúde e à vida, principais bens tutelados pelo PROCONVE e PROMOT.

Aliás, depois do gravíssimo episódio no descumprimento da Resolução CONAMA nº 315/02, sobre o teor de enxofre no óleo diesel e novas tecnologias embarcadas, e, também, da Resolução CONAMA nº 07/93, esta especificamente sobre a implantação dos programas de inspeção veicular, não pode o CONAMA sucumbir a interesses meramente patrimoniais e “políticos” para alterar a Resolução CONAMA nº 418/09, mas agir responsabilmente, com segurança, e sob a ótica da lei.

Do mérito da proposta da ABRACICLO –

Pelo que se depreende das discussões na CTCQA, de fato existe uma pequena distorção nos limites de emissões de **parte** significativa dos motocicletas fabricados no ano de 2009, daí porque a SVMA/SP afirmar que “no caso dos veículos 2009, o índice de reprovação poderá atingir cerca de 80%, ...”²⁰ (g/n).

A grande preocupação da ANAMMA/SUDESTE é exatamente com relação à produção das motocicletas em 2009 que, em razão de uma portaria do IBAMA, na qual se autorizou a fabricação de motocicletas

¹⁹ Fl. 120 – linhas 317/320 da transcrição.

²⁰ Fl. 120, 1º parágrafo.

em 2009 com as mesmas configurações das de 2008, seria impossível o programa de I/M identificá-las e haveria um grande índice de reprovação²¹.
Cópia dessa portaria não consta do processo.

Em uma de suas intervenções junto à CTCQA²², Gabriel M. Branco demonstra como resolveram em São Paulo a situação dos proprietários dessa parcela de motocicletas com relação às inspeções veiculares. Informou que foi criado um “wave”, ou seja, pelo que dá para entender, se o proprietário de um motociclo fabricado em 2009 tiver seu veículo reprovado por exceder os limites de emissão e demonstrar que ele foi homologado dessa forma, aplica-se a tabela com limites do ano anterior – 2008. Segundo ele, “o modelo 2009 é caso típico disso, eu acho que aquele WAV até março ou abril foi usado até outubro porque a frota é quase que inteira parecida com 2008, ela não tem nenhum veículo nos padrões 2010” (g/n).

A “celeuma” que deveria ter sido dirimida nos 17 meses entre o pleito da ABRACICLO e a 104ª Reunião Ordinária do CONAMA (9 de abril de 2010 e 24/25 de novembro de 2011, respectivamente) e não foi, é exatamente em relação aos valores dos **limites tecnicamente adequados** de CO e HC para os motociclos fabricados no ano de 2009.

Portanto, não interessa à CTCQA (hoje CTQAGR), ao CONAMA e muito menos à sociedade que o limite estabelecido para emissão de poluente veicular seja “simpático ao público”²³, interessa, sim, se esse valor está sendo efetivo na proteção à qualidade do ar e à saúde pública, consideradas, evidentemente, as características de homologação do veículo.

Cabe à CTQAGR “discutir, deliberar em primeira instância e encaminhar ao Plenário proposta de normas, padrões, critérios e outras matérias de sua atribuição”²⁴ visando sempre a “**proteção da qualidade ambiental, em especial** das águas, **ar** e solo”²⁵ (g/n), mas, por

²¹ Fl. 81Vº, linhas 1.064 e segs. da transcrição.

²² Fl. 83, linhas 1.555 e segs.

²³ Fl. 82, linha 1.237 e segs.

²⁴ Artigo 29, do Regimento Interno do CONAMA.

²⁵ Artigo 32, IV, alínea “d”, do Regimento Interno do CONAMA.

óbvio, sempre de forma **tecnicamente** fundamentada. E nesse sentido deve decidir o Plenário, ainda que divergindo da CTQAGR.

Conclusões e proposições –

Certamente que a proposta da CETESB perante a 54ª Reunião Extraordinária do Plenário do CONAMA, que acabou incluída no texto da Resolução CONAMA nº 418/09 e objeto desta discussão, não foi feita de forma irresponsável, mesmo porque essa agência ambiental sempre foi o “**grande esteio**” do PROCONVE, conforme registrou o presidente da CTCQA na abertura da 49ª reunião²⁶.

Tal proposta, evidentemente, estava lastreada em dados técnicos e na experiência dos engenheiros da Agência Ambiental tanto que o plenário do CONAMA, sentindo-se seguro, acabou por aprova-la. A propósito, ver o item 2.1.7. da Informação Técnica da CETESB²⁷. O mesmo se pode dizer da posição assumida nessa I.T.²⁸.

É importante deixar registrado que em nenhum momento houve contestação de mérito desse posicionamento. A “mudança de atitude” da CETESB tem a ver com um posicionamento **absolutamente político** da diretoria da Agência Ambiental e da Secretaria de Meio Ambiente do Estado de São Paulo visando a se “alinhar” à postura adotada pelo IBAMA e pela CTCQA no sentido de que o Programa de I/M é instrumento de “gestão ambiental”. Isso fica bem claro na manifestação do Sr. José Eduardo Bevilacqua à fl. 120, que tomo a liberdade de transcrevê-la:

“A CETESB produziu uma informação técnica elaborada pelos nossos especialistas que dá conta de um valor limite de 1% no monóxido de carbono para emissão a partir de 2009. Atingindo essa condição desses limites. Então, importante deixar claro

²⁶ Fl. 119, linhas 48/50 da transcrição.

²⁷ Fl. 53V°.

²⁸ 53/57.

que essa informação técnica é consubstanciada por toda uma base técnica de conhecimento histórico 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 possível se perceber também que esse valor ganha, como já foi apontado pelo Dr. Voney, ganha um aspecto restritivo importante do ponto de vista do cenário nacional e que, portanto, sendo assim, o próprio programa de inspeção veicular de nível 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 um discussão entre a própria direção da CETESB com o secretário do meio ambiente Dr. Rubens Rizek, e essa discussão segue exatamente a posição que o IBAMA assumiu de uma proposta de modificação da tabela 3.** (...) Então, o que queria deixar bem claro aqui é que não obstante ao fato de a CETESB, no seu parecer ressaltar essa manutenção de 1% é um valor como eu estou considerando um valor restrito nós temos que considerar nesse momento a implantação do programa nacional de inspeção veicular em vários estados vai, na sua essência, levar 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 ressaltar anteriormente, se nós, de cara, adotarmos um critério como esse, ocorre um sério risco de se inviabilizar em nível nacional a implantação de todos esses programas.” (sem destaques no original)

Nesse sentido, a expertise dos profissionais da CETESB no trato das questões relativas a controle de emissão de gases poluentes por fontes veiculares é inquestionável.

Se assim é, e considerando que **a inspeção veicular é um instrumento de fiscalização**, conforme anteriormente narrado, devem os conselheiros do CONAMA, em respeito à legislação ambiental, à Constituição Federal, , à transparência, ao direito à informação e às saúde e vidas das presentes e futuras gerações, acatar o **posicionamento técnico** da CETESB e da Gerência de Qualidade do Ar da Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental, bem como pelo que determina o *caput* e o § 2º, do artigo 29, da Resolução CONAMA nº 418/09, e:

1. Requisitar:

1.1. Do IBAMA, esclarecimentos técnicos e detalhados acerca da portaria que autorizou a fabricação de motocicletas no ano de 2009 com as mesmas configurações técnicas das produzidas em 2008.

1.2. Da Prefeitura de São Paulo e do Estado do Rio de Janeiro, no mínimo os seguinte dados, que deverão ser atestados pelos executores dos respectivos programas I/M:

- a.** Todos os registros de medição de emissão de CO e HC em marcha-lenta das motocicletas durante a inspeção inicial (primeira inspeção) para os anos de 2009 a 2011, inclusive; tabulando-os por marca/modelo/versão e faixas de cilindradas até 250 e acima de 250;
- b.** Identificação das marcas de motocicletas responsáveis por mais de 95% dos registros de inspeção (marca mais vendidas) e respectiva contagem de indivíduos para cada marca;

- b.1.** Para cada marca identificada, fazer a separação dos registros de inspeção por ano de fabricação e cilindrada (até 250cc e maior de 250cc);
- b.2.** Para cada um desses subgrupos identificados por cilindradas marca/ano de fabricação/número de indivíduos do subgrupo (contagem), determinar o respectivo índice de reprovação na inspeção inicial separadamente para cada poluente (CO e HC), sempre utilizando como limites os valores máximos vigentes estabelecidos pelo CONAMA na Resolução CONAMA nº 418/09;
- b.3.** Para cada um desses subgrupos identificados por cilindradas/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 CONAMA nº 418/09;

2. Determinar o retorno do processo à CTQAGR para que, com base em todos esses dados, estabelecer os limites de emissões de CO e HC em marcha lenta para os motocicletos fabricados nos anos de 2009 a 2013 **que sejam tecnicamente** compatíveis com a tecnologia embarcada e exigíveis em programas de inspeção I/M, a fim de que cumpram o papel de, **especialmente**, contribuir para a redução de emissões de gases poluentes e conseqüentemente com a melhoria da qualidade do ar e da proteção à saúde pública.

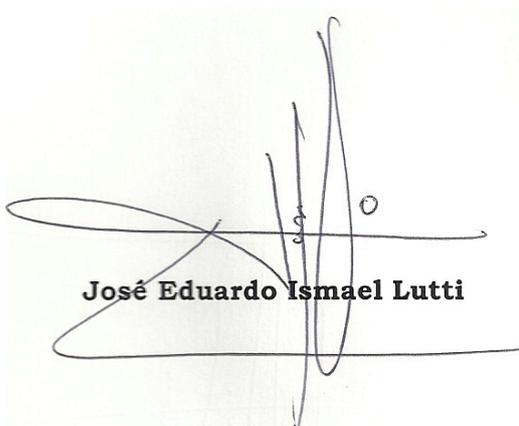
Somente assim, creio, os Conselheiros poderão votar, **com a segurança** desejada, aprovando ou recusando eventual alteração na Resolução CONAMA nº 418/09, e ter a consciência tranquila e a certeza do

dever imposto pela Sociedade devidamente cumprido, e esta, poder ver com maior destaque e frequência notícias como esta veiculada pelo “Adote São Paulo”²⁹, da “Época São Paulo”:

“A inspeção veicular tirou do ar da cidade de São Paulo volume de poluição equivalente ao produzido por uma frota de quase 1,4 milhão de carros, calculou o engenheiro Gabriel Murgel Branco, da empresa Enviromentality, em estudo apresentado no meio do ano. Para chegar a este número, levou-se em consideração a redução da emissão de monóxido de carbono na camada atmosférica. **Em outro trabalho, o doutor Paulo Saldiva, do Laboratório de Poluição Atmosférica da FMUSP, identificou que a vistoria rendeu ao PIB paulistano R\$ 55,56 milhões, cruzando os dados do quanto foi retirado da poluição do ar, o custo médio das internações na rede de saúde e o quanto o trabalho de um paulistano rende.**” (g/n)

“Uma última observação: o caso é grave e não pode esperar muito”³⁰.

São Paulo, 29 de dezembro de 2011.



José Eduardo Ismael Lutti

²⁹ Em <http://colunas.revistaepocasp.globo.com/adotesp/2011/12/01/inspecao-veicular-camara-tem-de-investigar/>, acessado em 27/12/2011, às 17:07 horas.

³⁰ Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho em “O pedágio urbano é uma necessidade”, “Folha de São Paulo”, 29/12/2011, pág. A3.