



PARECER TÉCNICO - PEDIDO DE VISTAS

Proc. CONAMA [Nº 02000.002726/2010-92](#)

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 motocicletas e veículos similares

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

Data: 07.01.2012

INTRODUÇÃO

O presente documento tem o objetivo de respaldar tecnicamente o pedido de vistas feito pelo PROAM - Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental, encaminhado ao CONAMA pelo Ofício OF. PROAM 01-231111.

O PROAM esclarece que este parecer, além de avaliar aspectos técnicos relevantes relacionados com a lógica da inspeção veicular ambiental, visa a analisar certos fatos que marcaram negativamente a condução dos trabalhos das Câmaras Técnicas do CONAMA e sugerir melhorias que julgamos indispensáveis ao resgate do "bom-proceder" nesses fóruns, que são de suma importância para o meio ambiente e para a saúde de cerca de 200 milhões de brasileiros, 60 milhões dos quais, vivendo em centros densamente urbanizados e em franco crescimento, com altos níveis de concentração de poluentes automotivos.



Inicialmente, é necessário ter sempre presente, que o parecer técnico da CETESB – Companhia Ambiental do Estado de São Paulo registrado no CONAMA neste processo, devidamente assinado por engenheiros especializados e gerentes técnicos com larga experiência no controle de emissões veiculares, indica que a presente proposta de relaxamento dos limites de inspeção veicular para os modelos de motocicletas fabricados a partir de 2009, equipados com catalisadores, pode desmontar a estratégia de controle das emissões das motocicletas em circulação mediante a inspeção veicular. Isso poderá ocorrer, porque os limites de inspeção das emissões de CO em marcha-lenta adulterados de 1% para 2,0% (e 2,5% para as motos maiores) são abusivamente lenientes - sete a oito vezes maiores do que o limite de CO em marcha-lenta praticado para motocicletas com tecnologia similar na Europa (0,3%).

O limite de inspeção de CO em marcha lenta dos automóveis usados com tecnologia similar às motocicletas equipadas com catalisadores, foram reduzidos de 0,5% para 0,3% pela Resolução 418/2009, segundo consta, por sugestão da própria CONTROLAR, devido aos baixíssimos níveis de reprovação dos veículos mais novos em São Paulo.

Recentemente, a ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos desistiu do seu respectivo pleito ao CONAMA de reafrouxamento desse limite. Essa desistência se deu, muito provavelmente, por ter essa instituição de grande respeitabilidade técnica finalmente entendido, que os automóveis mais modernos apresentam, quando em boas condições de uso, emissões de CO em marcha lenta próximas de zero (conforme os valores de emissão homologados de cada modelo), exatamente como a maioria absoluta dos modelos de motocicletas. Assim, diante de limites de inspeção ainda mais tolerantes, o Programa de Inspeção Veicular Ambiental de automóveis, que já reprovava um percentual extremamente baixo dos veículos mais novos, perderia totalmente a razão de sua existência.



Note-se que o limite de emissão proposto pela CETESB para as motocicletas a partir de 2009 na Resolução 418/2009 já é considerado folgado no parecer técnico da própria CETESB, devido ao ineditismo do programa no Brasil e segundo apurado pelo PROAM, em função das dúvidas existentes sobre a qualidade e durabilidade do produto comercializado no Brasil. Esta frase não me parece boa do jeito que está. Parece um ataque direto à qualidade de todos as motocicletas , o que não parecer corresponder à verdade. Isto porque a tese que vimos defendendo dava conta de que algumas empresas teriam condições de produzir e comercializar produtos de qualidade. Sugiro que seja reformulada. Com a aplicação na inspeção veicular desses limites alterados, muito altos, para as motocicletas homologadas com emissão de CO quase nula (caso da maioria absoluta dos modelos com catalisador), mesmo tendo essas motos retirado o catalisador - ou portando catalisador inoperante pelo desgaste prematuro - elas poderão ainda não atingir os limites de reprovação. Se isso de fato ocorrer em grande escala, a inspeção não identificará grande parte dos poluidores excessivos, fazendo do PROMOT e da Inspeção Veicular Ambiental de motocicletas, dois programas inócuos, de fachada.

Essa ousada tentativa de "flexibilização" do rigor da inspeção veicular das motocicletas, sem a adequada justificativa técnica, pode representar o desmonte de dois importantes programas de controle de emissões de fontes móveis, que foram construídos nas últimas décadas a duras penas por instituições governamentais e pela militância ambiental brasileira representada no CONAMA, mediante investimentos por parte da indústria e da sociedade de centenas de milhões de dólares. Ela ocorre no mesmo momento em que o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) divulga estudo que indica que até 2017 haverá mais motos do que automóveis nas ruas das cidades brasileiras, devido ao crescimento explosivo e consistente das vendas de motos no país.

<http://www.brasildiario.com/noticias/politicaeeconomia/conama+reduzira+limites+de+emissoes+para+motocicletas/0001,0018160,index.html>



A motivação técnica ora apresentada coincide com aquelas do Ofício PROAM 01-231111 (Anexo-1) e da Informação Técnica 001/2011/ETTO de 15.06.11 da CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Anexo-2), constantes do Processo Nº 02000.002726/2010-92 do CONAMA. Esses documentos são parte integrante e constituem as principais referências do presente parecer.

Ressalte-se, que essa Informação Técnica da CETESB foi elaborada pela área técnica especializada dessa respeitada Agência Ambiental com o intuito específico de justificar a manutenção dos limites máximos de emissão das motocicletas da Resolução CONAMA 418/2009 - que foram propostos pela própria CETESB e SMA - Secretaria de Estado do Meio Ambiente de São Paulo, quando da aprovação dessa Resolução em plenário.

Isso posto, passamos às demais considerações técnicas sobre essa demanda da CNI/ABRACICLO, de afrouxamento dos limites de inspeção das motos.

ASPECTOS TÉCNICOS MAIS RELEVANTES

2.1- Da ausência de instrução técnica qualificada no pleito da CNI/ABRACICLO de relaxamento dos limites da Resolução 418/2009

É motivo de intenso desconforto e preocupação para todo universo ambientalista brasileiro, o fato de que nenhum dos argumentos técnicos - apresentados de modo claro, esmiuçado e completo pela CETESB - tenha sido objeto de discussão, contestação, ou sequer, de atenção neste obscuro processo de "avaliação técnica" da proposta de afrouxamento dos limites de emissão da inspeção veicular de motocicletas, no âmbito da CTCQA – Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental do CONAMA. Entende-se, que pela ausência de avaliação e de contestação, os argumentos da CETESB constantes no documento técnico entregue ao CONAMA ainda continuam válidos e merecedores da credibilidade que a CETESB sempre gozou - principalmente quando se trata de um tema que é objeto do convênio histórico que a CETESB mantém com o IBAMA, no papel de assessora técnica e coordenadora do PROMOT e do PROCONVE, desde o início desses



programas. Causa profunda estranheza o acordo político anunciado pelo representante da CETESB que consta do **Resultado da 49ª Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, de 18 de outubro de 2011: “ 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.

Dessa forma, o parecer da CETESB foi sepultado por definição política que decidiu pelo acompanhamento da posição já aprovada na CTCQA. Mas então perguntamos: com base em que dados técnicos? Qual a motivação que justificou tais agentes públicos de plantão a tomarem tal decisão? Tais fatos merecem acurada investigação no aspecto da responsabilidade dos agentes



públicos envolvidos. Dessa forma, caberia à CTCQA, ainda que tardiamente, corrigir os rumos deste processo e avaliar cada um dos aspectos mencionados no parecer da CETESB (Anexo-2) - porém, imbuída da mesma clareza e seriedade apresentada pelos especialistas da Companhia Ambiental de São Paulo na citada Informação Técnica.

É importante ter presente, que a demanda de relaxamento das regras da inspeção de motocicletas da CNI/ABRACICLO - apoiada irrestrita e principalmente pela SVMA - Secretaria do Verde e do Meio Ambiente da Prefeitura de São Paulo, por consultores da empresa CONTROLAR (monopolista das inspeções veiculares no Município de São Paulo) e pelo IBAMA e Ministério do Meio Ambiente - foi encaminhada à Ministra do Meio Ambiente - e surpreendentemente prosperou nas comissões do CONAMA - sem o apoio de qualquer instrução técnica regularmente consubstanciada dentro de padrões normais.

Estranhamente, isso ocorreu apesar de o IBAMA e a SVMA/CONTROLAR deterem em seus arquivos (ou terem autoridade para solicitar) as informações individualizadas dos registros das emissões medidas nos processos de homologação e nos programas de inspeção veicular de São Paulo e Rio de Janeiro, para todas as marcas e modelos de motocicletas comercializadas no Brasil, por ano de fabricação. Conforme conclui a CETESB, uma análise transparente dessas informações permitiria, com simplicidade, identificar eventuais e supostas inconsistências dos limites da Resolução 418/2009.

Do conceito essencial da inspeção veicular

Segundo a Informação Técnica 001/ETTO/2011, tetos de emissão de CO em marcha lenta aplicados na homologação de veículos novos, se existentes (o que não é o caso das motocicletas fabricadas a partir de 2006), não são parâmetros de referência para a definição dos limites da inspeção veicular, mas sim, os valores de emissão em marcha lenta medidos para cada modelo durante o processo de homologação. Esses são os níveis de emissão típicos de cada modelo, que representam o comportamento do veículo quando em



bom estado de manutenção. Trata-se, portanto, de definição individualizada; cada modelo de veículo tem seu limite.

O próprio CONAMA estabelece procedimentos e limites de inspeção para veículos em uso (veículos a diesel e automóveis) baseados nesse princípio. Não há nenhuma razão para que no caso das motocicletas o princípio para a definição dos limites de inspeção seja diferente. Dessa forma, todos os limites de inspeção das emissões em marcha lenta devem tomar como referência os valores medidos dessas emissões para cada modelo no respectivo processo de homologação. São os indicadores do estado de manutenção dos veículos. A definição dos limites de inspeção veicular incorpora normalmente pequena tolerância acrescida ao valor homologado para abarcar imprecisões de medição e um moderado desgaste natural das peças e componentes com o uso normal.

Do correto tratamento dos modelos-exceção na inspeção veicular

Há que se reconhecer, que alguns poucos modelos de motocicletas identificados pela CETESB como modelos-exceção - ao contrário da absoluta maioria comercializada no país - foram homologados com níveis de emissão de CO em marcha lenta muito próximos ou acima daqueles estabelecidos como limites de inspeção veicular na Resolução 418/2009. Entretanto, de acordo com o conceito fundamental da inspeção veicular, e conforme nos ensina a CETESB, não se pode definir a regra pela exceção, sob o risco de inviabilizar o controle das emissões da absoluta maioria da frota de motocicletas no Brasil por meio das inspeções.

Entretanto, estamos diante do risco concreto e inequivocamente frente a um tema caro ao Direito, por conta dos princípios da precaução e da proibição do retrocesso, além das variáveis da probidade, que atrelam os agentes públicos, inclusive das câmaras técnicas por força de lei, a agir de forma a assegurar que os riscos não se transformem em problemas. Reportamo-nos aqui ao poder-dever de proteção estatal, que abrange todos os agentes públicos que interagem com o tema. Ressalte-se que nada do que tratamos aqui poderia ocorrer por suposta falta de conhecimento técnico adequado do funcionamento dos veículos e devido ao entendimento



equivocado do conceito essencial (e primário) da inspeção veicular, por parte da maioria dos membros votantes da CTCQA - entre eles, alguns renomados militantes ativos do PROCONVE e PROMOT e especialistas em engenharia automotiva.

O artigo 31 da Resolução 418/2009 permite estabelecer limites especiais, mais relaxados, para as exceções, que podem ser identificadas nos processos de homologação do PROMOT. Porém, para a maioria absoluta dos modelos, com emissões homologadas quase nulas de CO em marcha lenta, devem ser mantidos os limites originalmente propostos pela CETESB na Resolução 418/2009. Esse expediente resolve os problemas identificados pela CNI/ABRACICLO nos raros modelos-exceção, e mantém a eficácia da inspeção veicular para a maioria absoluta da frota em circulação.

Esse tratamento também resolveria, caso constatada a necessidade, a questão que tem sido levantada com alarde pela SVMA/CONTROLAR sobre a permissão especial concedida pelo IBAMA por meio de Portaria Normativa 08 de 2009 a alguns modelos de motocicletas homologadas em 2009, porém, atendendo somente os requisitos legais de homologação destinados aos modelos mais antigos de até 2008.

Avaliando todo processo de discussão dessa demanda, salta aos olhos que a CNI, a ABRACICLO, a SVMA e a CONTROLAR, apresentem uma postura não subsidiada por explicação técnica voltada para a qualidade das emissões, optando deliberadamente por estender a perigosa demanda por limites frouxos, para todos os modelos, quando deveriam ter se limitado - para o bem da sociedade - aos modelos-exceção, que de fato, conflitam com limites da Resolução 418/2009.

No entanto, não se vislumbram motivos técnicos ou de outra ordem - que atraíram o IBAMA e MMA a apoiarem esse peculiar pleito, que aparenta estar dissociado do melhor interesse público ambiental. Há de se ressaltar que tais procedimentos demonstram ausência de transparência sobre motivação, que dá indícios de desvio de finalidade, o que pode levar à nulidade dos atos administrativos. Ficamos diante de extensão dos limites lenientes, de forma indevida e injustificada, a todos os modelos da frota –



carente de instrução técnica regular e qualificada, contrariando o interesse do Meio Ambiente e ignorando as claras recomendações técnicas da CETESB, órgão técnico assessor do IBAMA com tradição e experiência no controle das emissões veiculares.

2.4. Da qualidade e durabilidade das motocicletas comercializadas no Brasil e sua relação com a inspeção veicular

Como cediço, os catalisadores têm importância fundamental para o sucesso do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE e do PROMOT. Assim, pode-se considerar que os catalisadores são o coração dos programas e sem catalisador operante não existe PROCONVE para os automóveis, nem PROMOT para as motocicletas. A eficiência do catalisador está ligada à durabilidade de sua vida útil, onde menos material nobre - consumido com o desgaste natural - significa menor taxa de conversão dos poluentes.

Sendo assim, qualquer falha do CONAMA ou de qualquer órgão público interessado no tema, identificado pelo instituto PROAM, na exigência da garantia de durabilidade dos catalisadores do PROMOT-4 poderá expor, somente na RMSP - Região Metropolitana de São Paulo, mais de 20 milhões de cidadãos a uma contaminação atmosférica ainda mais intensa, oriunda de uma frota de mais de um milhão de motocicletas, em crescimento acelerado. Em sendo assim, ao invés de reduzir as restrições, deveriam os órgãos mencionados se preocupar com medidas que focassem a melhoria dos equipamentos, inclusive catalisadores e dos combustíveis, o que aliás, já é aplicado nas tecnologias do diesel e seu programa de controle. Aqui, o CONAMA e demais órgãos executores do SISNAMA estão andando na contramão das tendências. Com catalisadores inoperantes, devido à leniência do requisito de durabilidade da Resolução 432 de 2011, ocorrerá uma carga adicional anual de poluentes de centenas de milhares de toneladas.

O recente processo de discussão dessa normativa do CONAMA sofreu pressões semelhantes ao que estamos assistindo neste momento. Por absoluta falta de embasamento técnico, discussão e prudência.



Desnecessário é lembrar a inserção cada vez mais urgente, em nossa sociedade, de demonstrar, em especial pela obrigatoriedade no trato da coisa pública, de real preocupação com os princípios da precaução, da proibição do retrocesso e com o dever de proteção da sociedade em face dos riscos evidentes da futura redução da qualidade ambiental do ar respirado nas metrópoles. Mas mesmo assim, na CTCQA subestimou-se a rodagem das motocicletas nas grandes concentrações urbanas brasileiras, tendo sido proposta uma norma baseada na legislação de controle de emissões dos Estados Unidos e Europa, onde a contribuição das motos é menor que 5% do total de poluentes emitidos por veículos em geral.

Além disso, lá elas rodam muito menos. Assim, optou-se nesses países por garantir a durabilidade das emissões por apenas 30.000 km, que equivale a cerca de cinco anos de uso - lá a quilometragem média das motos de menor porte, diferentemente do Brasil, não ultrapassa 6.000 km/ano.

No Brasil, assim como nos países asiáticos, a situação é completamente diversa. A frota de motocicletas apresenta crescimento explosivo e persistente nas áreas urbanas e sua participação na contribuição total da frota veicular com as emissões atmosféricas é cada vez mais crítica. Segundo o inventário nacional de emissões veiculares publicado pelo próprio Ministério do Meio Ambiente – MMA em 2009, 35% das emissões totais nacionais para monóxido de carbono – CO e 25% para hidrocarbonetos - HC, são oriundas das motocicletas. Nesse ritmo, as emissões de motos no Brasil poderão ser nos próximos anos similares às de países asiáticos.

Incompreensível até mesmo para os mais leigos que possa existir, no seio do Conama, uma lógica de flexibilizar emissões num contexto de progressivo aumento de poluição e conseqüente vulnerabilização de populações em regiões urbanas, cada vez mais saturadas por poluentes danosos à saúde humana.

Segundo o estudo do International Council on Clean Transportation - ICCT "Air Emissions Issues Related to Two-and Three-Wheeled Motor Vehicles", em algumas cidades da Ásia a contribuição relativa das emissões das motocicletas já atinge 50% para CO, e 70% para HC. No Brasil caminha-se a passos largos nessa direção.



Em pesquisa informal realizada recentemente pelo PROAM com 11 empresas de moto-frete em São Paulo, constatou-se valores reais de intensidade de uso de 120 a 150 km/dia. Algumas empresas, que também trabalham com entregas em cidades próximas, apresentaram médias para esse grupo de 300 km/dia. Portanto, a quilometragem média anual das empresas de moto-frete é da ordem de quarenta a cinquenta mil km/ano, sempre utilizando motos de pequena cilindrada.

O erro grosseiro de subestimar a intensidade de uso das motos concretizou-se na quarta fase do PROMOT que estabelece a garantia de durabilidade de emissões de somente 18 mil km - outra vez, sem qualquer justificativa técnica. Isso representa menos de seis meses de uso no moto-frete. Motos novíssimas, ainda em período de revisão pela concessionária, estarão poluindo muito acima do padrão permitido, causando agravos à saúde pública como por exemplo na região metropolitana de São Paulo onde, segundo dados do Laboratório de Pesquisas de Poluição Atmosférica da Universidade de São Paulo, durante o período de inverno o número de óbitos decorrentes dos episódios de poluição chegam a ceifar 12 a 14 vidas por dia. <http://noticias.uol.com.br/cotidiano/2011/08/04/qualidade-do-ar-na-cidade-de-sao-paulo-e-a-pior-dos-ultimos-oito-anos.jhtm>

Segundo o estudo de 2008 do MECA - Manufacturers of Emission Controls Association, "a implementação de requisitos realísticos de durabilidade de catalisadores para motocicletas ao longo de sua vida útil é essencial para garantia da eficiência desses equipamentos e, portanto, dos níveis de emissão projetados pelos programas de controle".

A absoluta maioria das motocicletas novas e reguladas equipadas com injeção eletrônica e catalisadores, tem níveis de emissão típicos de marcha lenta próximos de zero%. Assim, mesmo com catalisadores inoperantes, podem ser aprovadas na inspeção veicular, especialmente com os limites frouxos propostos pela ABRACICLO e abraçados pela maioria dos membros da CTCQA. Os proprietários não serão, portanto, obrigados a substituir o catalisador vencido por um novo (desafortunadamente, também de dimensionamento duvidoso, cujas especificações técnicas são igualmente lenientes, apropriadas ao baixo rigor da permissão de emissão.



Além disso, deve-se ressaltar, que 50% das motos nem sequer apareceram para fazer a inspeção veicular no Município de São Paulo em 2010, daí a vital importância do requisito da durabilidade mínima dos catalisadores.

Do ponto de vista legal e dos direitos dos consumidores (Lei 8078/90, art. 6º III, IV e VI, art. 12, etc., inconstitucionalidade - arts. 5º inciso XXXII, 24, VIII e 170, V) o estabelecimento de um padrão de garantia de durabilidade de emissões incompatível com a realidade de uso das motocicletas no Brasil, passa a ser mais um fator de questionamento dos agentes de defesa do interesse público, uma vez que:

- (1) se paga mais por um veículo equipado com um catalisador que não funciona a partir de um período muito curto;
- (2) o Estado aplicou muitos recursos públicos no desenvolvimento de uma regulamentação que tem eficácia social e ambiental totalmente comprometida;
- (3) as empresas, que em nome do Estado - e como suas contratadas - realizam inspeções em motocicletas, poderiam deixar de fazê-lo, pois a inspeção veicular para esses veículos pode ser desnecessária;
- (4) os proprietários de motocicletas pagam uma taxa anual para realizar as inspeções em seus veículos, mas o benefício ao meio ambiente é muito aquém daquele projetado pelas autoridades;
- (5) dependendo dos limites de inspeção que serão praticados, uma parcela das motocicletas semi-novas, mesmo estando muito bem cuidada e regulada, pode ser reprovada na inspeção pela deterioração demasiadamente precoce do catalisador - nesse caso, os proprietários das motocicletas semi-novas irão procurar serviços de reparação, substituição de catalisadores etc., passando por constrangimentos nas concessionárias, que provavelmente, não assumirão a responsabilidade pelo "defeito" do catalisador;
- (6) os veículos semi-novos reprovados tem que retornar à estação para fazer a reinspeção - em alguns casos, mediante pagamento de nova taxa;
- (7) os proprietários de motocicletas perdem seu tempo e preciosas horas de trabalho para se deslocarem diversas vezes para realizar inspeções sucessivas e serviços de reparação, que poderiam ser evitados com o estabelecimento pelo CONAMA de uma regulamentação consistente e em fase com a realidade brasileira.



Conforme avaliação preliminar, especialistas consultados pelo PROAM acreditam que o impacto da melhoria da qualidade dos catalisadores no preço dos veículos seria insignificante e traria benefícios sócio-ambiental-econômicos relevantes, inclusive poupando vidas. Além disso, não há justificativa plausível para que a garantia de durabilidade das emissões das motocicletas no Brasil seja menor que a dos automóveis (80.000 km) – que alias, por outra aparente falha da legislação ambiental emanada do CONAMA, é baixa, se comparada com aquela em vigor na Europa e EUA para os automóveis (160.000km).

O tema da demasiadamente curta garantia de durabilidade dos catalisadores de automóveis e motos brasileiras foi apontado por seguidas vezes no seminário de 28 de abril de 2011 sobre as realizações e caminhos futuros do PROCONVE e PROMOT, promovido pela Associação de Engenharia Automotiva - AEA, como um aspecto negativo desses programas, a ser corrigido.

Assim como os engenheiros automotivos, a sociedade brasileira está atenta ao acompanhamento desse processo, em especial, as dezenas de milhões de cidadãos que habitam as grandes concentrações urbanas do país, principalmente os com maior susceptibilidade a doenças cárdio-respiratórias (bebês e idosos), que poderiam ser vitimados caso o CONAMA persista nos erros do presente.

Finalmente, não se pode deixar de lado a hipótese de que tanto a ABRACICLO, quanto a CONTROLAR, podem ter vantagens comerciais com a situação que está sendo cristalizada com o auxílio do CONAMA. Os associados da ABRACICLO, ao produzirem e comercializarem veículos mais baratos e com pequena durabilidade das peças vitais para a proteção ambiental, receberiam menor pressão dos clientes descontentes com a reprovação na inspeção numa situação de limites frouxos. Por sua vez, a CONTROLAR poderia economizar e por conseguinte ampliar seu faturamento e taxa de lucro com recursos operacionais consideráveis com limites frouxos, pois a reinspeção dos reprovados na inspeção inicial é quase sempre gratuita.



2.5. Dos índices de reprovação aceitáveis para um programa de inspeção veicular

Como motivação para o afrouxamento dos limites da inspeção de motocicletas, foi sugerido, também sem justificativas técnicas e exemplos, nos itens 4.3.1 e 4.3.2 do Relatório Final da Presidência da CTCQA, que os valores de corte de reprovação no programa de inspeção veicular de São Paulo deveriam ser da ordem de 10% a 20%, e que índices muito altos de reprovação colocariam em risco os objetivos do programa. Entretanto, conforme o balanço da inspeção veicular no Município de São Paulo do ano de 2010, os índices de reprovação dos caminhões são de 54% e das pick-ups, de 43%; mas ninguém até agora ousou contestar esses índices e pleitear seu afrouxamento, simplesmente porque se trata de emissão de fumaça preta bastante visível, emitida diretamente sobre a população. Entretanto, a única diferença para as motocicletas, é que a "fumaça" das motos não tem cor e ninguém vê, mas, da mesma forma que a fumaça dos caminhões e das pick-ups, é venenosa e causa sérios danos à saúde da população e ao meio ambiente. E pior que isso, como já dito, a frota de motocicletas segue aumentando vertiginosamente, a uma taxa que beira 8% ao ano.

Com limites muito relaxados, haveria poucos veículos reprovados e a sociedade perderia a única ferramenta que poderia induzir proprietários a realizarem serviços de manutenção satisfatórios, do ponto de vista ambiental. A procura por serviços eficazes de manutenção levaria a uma melhoria sensível da rede de reparação de motocicletas, que hoje, segundo especialistas, é precária e mal equipada. Sem rigor na inspeção veicular, continuaria tudo como está e o programa de inspeção de motos perderia o sentido, conforme alega a própria CETESB em seu parecer técnico.

Ressalte-se que o rigor da fiscalização da emissão de fumaça preta de veículos a diesel está levando a uma verdadeira revolução no setor de reparação, conforme depoimentos públicos de representantes do Sindirepa - Sindicato das Oficinas de Reparação de São Paulo em recente evento realizado na FIESP - Federação das Indústrias do Estado de São Paulo.



2.6. Da equivocada regulamentação da limitação da emissão em marcha lenta de veículos novos da proposta de Resolução encaminhada pela CTCQA ao plenário

Há mais problemas graves na proposta ora encaminhada pela CTCQA ao plenário do Conama. Os partidários do relaxamento querem agora consolidar o retrocesso ambiental nos processos de homologação das motos novas. Isso se dá no artigo terceiro:

"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 COcorrigido e 400 ppm de HCcorrigido."

O limite de 0,3% de CO em marcha lenta para homologação dos automóveis deveria ser replicado para as motocicletas novas, também equipadas com catalisadores, para conferir um mínimo de coerência aos programas de controle de emissões veiculares regulamentados pelo Conama. Segundo os especialistas e conforme o Parecer técnico da CETESB, não há motivos tecnológicos ou culturais que possam justificar algo como o que está sendo proposto nesse artigo terceiro. Pretende-se com isso cristalizar os erros cometidos para as motos em uso, no processo produtivo das motocicletas novas, subvertendo toda política de controle da poluição veicular.

Segundo a CETESB, a absoluta maioria dos modelos de motos homologados atualmente apresentam valores próximos de 0%. Valores de 2,0% e 2,5% de CO em marcha lenta são incompatíveis com as novas tecnologias de motores e catalisadores. A CTCQA comete o mesmo erro para os veículos novos, tomando novamente o todo pela regra da exceção. Alias, em nenhum momento durante os trabalhos da CTs, discutiu-se esse tema da homologação de motos novas em profundidade e detalhes e não há no processo nenhum documento técnico que justifique essa surpreendente e inédita definição.

O Instituto PROAM recomenda cautela e uma avaliação mais prudente das graves consequências que um teto mais alto para a homologação de veículos novos pode implicar no comportamento ambiental dos veículos quando estiverem em uso.



A esse respeito, a CETESB faz a seguinte proposta para esses limites, acompanhando o status tecnológico dos veículos equipados com motores de combustão interna do ciclo Otto:

"Art. 3o. Estabelecer, para os processos de homologação de todos os motocicletas e veículos similares com motor do ciclo Otto solicitados a partir da publicação desta Resolução, os limites máximos de emissão em marcha lenta de 0,5 % de COcorrigido e 100 (ppm) de HCcorrigido ."

2.7. Da súbita mudança de posicionamento técnico do Governo do Estado de São Paulo na CTCQA

Outro fato negativo que gravou de modo marcante a condução desse atípico processo de "avaliação técnica" do Conama, foi o súbito e mal explicado recuo do Governo do Estado de São Paulo na CTCQA, ali representado pela CETESB, em relação ao consistente posicionamento técnico constante dos autos. O recuo se deu mediante argumentos verbalizados na CTCQA que citam uma decisão tomada em reunião entre representantes da CETESB e o Secretário Adjunto do Meio Ambiente Rubens Risek; entretanto, não foi formalizado em documento assinado e não foi regularmente justificado. É evidente que a decisão se contrapõe sem fundamentos à Informação Técnica apresentada nos autos, já que a CETESB não mudou sua opinião com base numa obscura estatística de registros de inspeção encaminhada pela CONTROLAR e SVMA.

CONCLUSÕES

3.1. Diante dos motivos expostos neste parecer, o Instituto PROAM entende que as definições até agora tomadas no âmbito da CTCQA neste processo, bem como naquele que culminou com a aprovação da Resolução do PROMOT-4 foram baseadas em possíveis pressões, retrocessos e absoluta falta de fundamentação técnica necessária para a consecução dos princípios da transparência e da publicidade, em decisões que nada tem haver com



orientação tecnicamente fundamentada, conforme os melhores padrões já praticados no CONAMA. Qualquer definição por afrouxamento do rigor do Programa de Inspeção Ambiental de motocicletas, sem avaliar de forma honesta e transparente os respectivos índices de reprovações por marca, modelo e ano de veículo dos programas de São Paulo e também do Rio de Janeiro, seria cega, política e, portanto, temerária.

3.2. O posicionamento técnico da CETESB apresentado na Informação Técnica 001/ETTO/2011 constante no Anexo-2 deste parecer, por não ter sido avaliado pela CTCQA e devidamente contestado, continua válido. Tomamos por nossas, as conclusões dessa Informação Técnica (Anexo-2).

3.3. É necessário e urgente reavaliar e corrigir os requisitos de durabilidade dos catalisadores de motocicletas (que entram em vigor em 2014) e dos automóveis estabelecidos pelo CONAMA.

3.4. A respeito da súbita mudança de posicionamento do Governo do Estado de São Paulo na CTCQA, o PROAM lamenta que o Estado de São Paulo, em que pese seu Status no cenário nacional e a histórica seriedade na atuação técnica no CONAMA - por meio da cultivada expertise dos técnicos da CETESB e SMA-SP - tenha se tornado descartável e substituído por um posicionamento político, pautado por ausência de transparência e justificativas que dão azo à ilações das mais diversas, ao mesmo tempo que afasta da decisão política o interesse público, em meio ao mais importante fórum de regulação ambiental da América Latina.

Carlos Alberto Hailer Bocuhy
PROAM-Presidente