



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Diretoria de Qualidade Ambiental
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF
CEP: 70818-900 e Telefone: 61) 3316-1592/1566
www.ibama.gov.br

OF 02001.005877/2013-35 DIQUA/IBAMA

Brasília, 05 de abril de 2013.

Ao(À) Senhor(a)
Adriana Sobral Barbosa Mandarinó
Diretor(a) do(a) Departamento de Apoio Ao Conselho Nacional do Meio Ambiente
SEPN 505, BLOCO B, ED. MARIE PRENDI CRUZ, 1º ANDAR
BRASILIA - DISTRITO FEDERAL
CEP.: 70.730-542

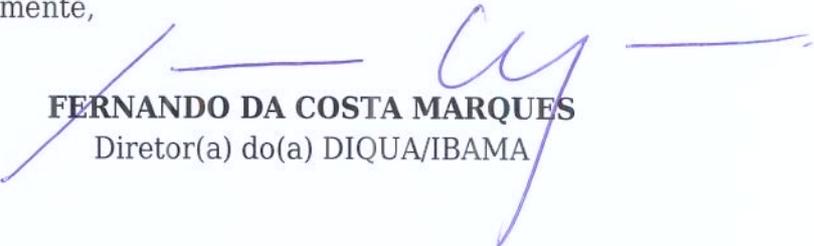
Assunto: **Manifestação ao Ofício nº 040/2013/CONAMA/SECEX/MMA, de 25 de março de 2013.**

Senhor(a) Diretor(a),

Em resposta ao Ofício supracitado, encaminho Parecer Técnico nº 4179/2013 deste IBAMA referente à proposta de alteração da Resolução CONAMA nº 432/2013, elaborada pelo PROAM.

Concernente ao aludido tema, encaminho, também, o Parecer Técnico nº 01/13/ETHV/ETH, emanado pela CETESB.

Atenciosamente,


FERNANDO DA COSTA MARQUES
Diretor(a) do(a) DIQUA/IBAMA



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Controle de Resíduos e Emissões

PAR. 004179/2013

Assunto: Ofício nº 040/2013/CONAMA/SECEX/MMA, de 25 de março de 2013 Ref.:
Processo nº 00000.0212293/2012-00

Origem: Coordenação de Controle de Resíduos e Emissões

REFERENCIA: OF 02001.005055/2013-54/MMA/DCONAMA

Ementa: Parecer do IBAMA sobre a proposta de revisão da Resolução CONAMA nº 432/2011 que regulamenta o PROMOT 4, feita pelo Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental - PROAM

Trata o presente parecer da análise de proposta de revisão da Resolução CONAMA nº 432/2011 que regulamenta o PROMOT 4, feita pelo Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental - PROAM, na qual solicita alteração da quilometragem de rodagem para a determinação do fator de deterioração - FD - dos dispositivos de controle de poluentes instalados em todos os motocicletos para 80.000 km (oitenta mil quilômetros).

O autor faz/repete extensa argumentação em favor desse pedido, entendendo que os parâmetros oferecidos durante a elaboração da norma vigente estão distorcidos, e por isso devem ser revistos e ajustados à realidade, segundo a sua visão.

Apresenta, por fim, uma proposta de substituição dos incisos "a" e "b" do artigo 10 da referida Resolução nº 432/2011 que ajusta a sua proposta.

Embora a presente proposta tenha por fundamento a preservação do meio ambiente, a sugestão de alteração não merece prosperar, senão vejamos:

DOS ASPECTOS TÉCNICOS

Inicialmente é importante destacar que o PROMOT 4, definido pela Resolução CONAMA nº 432/2011, estabeleceu exigências mais severas que as impostas na fase anterior, dentre as quais, a necessidade de os dispositivos de controle de emissão de gases poluentes instalados nos motocicletos terem que preservar sua eficácia após determinado tempo de uso.

Assim, motocicletos que atingem até 130 Km/h (cento e trinta quilômetros por hora) devem portar dispositivos que mantenham a eficácia do controle por 18.000 (dezoito mil) quilômetros e os motocicletos que atinjam velocidade superior à essa, devem dispor de equipamentos eficientes por 30.000 (trinta mil) quilômetros.

Durante os trabalhos realizados pelo Grupo Técnico e no âmbito da própria Câmara Técnica



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Controle de Resíduos e Emissões

de Controle Ambiental - CTCA do CONAMA, onde ocorreram as discussões que resultaram nos termos dessa Resolução, diversas informações foram consideradas e avaliadas, e os números aplicados na norma em vigor estão adequados ao nível de desenvolvimento tecnológico dos veículos fabricados e comercializados nos principais mercados do mundo, como Europa, Estados Unidos, Japão e agora no Brasil.

Importante, aqui destacar, que desde a publicação da Resolução CONAMA nº 432, em 14 de julho de 2011, os fabricantes vem desenvolvendo dispositivos adequados aos limites previstos, e uma alteração como a proposta pelo autor seria impossível de ser atendida imediatamente.

Cumprir informar que o prazo médio de desenvolvimento de um item de alta tecnologia como os catalizadores podem levar até 4 (quatro) anos, e caso sejam alterados seus parâmetros de especificação, a vigência desta Resolução, necessariamente, terá de ser prorrogada pelo mesmo período.

Some-se a isso, a insegurança jurídica causada aos fabricantes de motocicletas, que já têm produtos em fase final de elaboração, prontos para atender à essa Resolução, e que deixariam de cumpri-la, antes mesmo de serem lançados.

Dentre as considerações originais, consta o fato que, em média, uma motocicleta que atinja no máximo 130 (cento e trinta) quilômetros por hora, circula anualmente 12.000 (doze mil) quilômetros, ou seja, esses dados consideram a eficácia do dispositivo conforme seu uso, e a sua vida útil.

Contudo, o argumento inicial do autor da proposta se prende ao fato de que o uso das motocicletas em circulação no país ser essencialmente por profissionais que se dedicam à entregas de pequenas encomendas, conhecidos como motofretistas, os quais percorrem distâncias muito superiores à essa média.

Não obstante os motofretistas, de fato, circulem mais do que a média anual, eles representam cerca de 5% (cinco por cento) do total de motos em circulação no Brasil.

Assim, não se justifica estipular um limite excedente a media anual de circulação de toda a frota, tomando como base o grupo de exceção.

Isso seria impor aumento no custo de aquisição e manutenção a 95% (noventa e cinco por cento) dos usuários de motocicletas que compõe o trânsito do país nas áreas urbanas e rurais.

Além do mais, as regras estabelecidas pela maioria dos municípios que já regulamentaram a atividade de "motofrete" determinam inspeções semestrais nos veículos autorizados ao desempenho profissional. Constata-se assim, que os motofretistas precisam fazer a manutenção regular de suas motocicletas a fim de preservar a concessão municipal.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Controle de Resíduos e Emissões

Na cidade de São Paulo, a Secretaria de Transportes, impõe, por meio da Portaria SMT nº 133/2011, que os motociclistas profissionais devem ser submetidos à inspeção semestral para garantir o alvará, ali denominado CONDUMOTO, conforme segue:

“(…)

Art. 1º - A motocicleta a ser utilizada no serviço remunerado de transporte de pequenas cargas - motofrete - deverá ser submetida à prévia aprovação da Secretaria Municipal de Transportes e atender às seguintes especificações:

(…)

VII - ser aprovada em vistoria semestral realizada pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP ou por Organismo de Inspeção Acreditado - OIA, credenciado junto ao DTP.

(…)”

Portanto, sem sombra de dúvidas, qualquer que seja o limite imposto pela norma, não é esse grupo profissional que será responsável pelo aumento da poluição atmosférica, pois a necessidade de preservar o seu veículo deve assegurar o baixo nível de emissão de gases tal como foi concebido.

Lembremos, uma vez mais, que as motocicletas de baixa cilindrada, predominantes no mercado brasileiro, possuem motor de capacidade volumétrica reduzida (motores compactos), muito econômicos (média de consumo de 40km/l (quarenta quilômetros por litro de combustível)), eficientes (quando se compara o custo de insumos empregados em relação à capacidade de carga e transporte), o que os torna menos poluentes quando comparados a outros veículos se coadunando com os objetivos do PROMOT.

Além disso, suas características possibilitam que seus usuários não fiquem parados em congestionamentos, muito comuns em grandes cidades e, portanto, emitam menos poluentes que os demais veículos.

Importante enfatizar que o catalizador aplicado na motocicleta, em razão da impossibilidade de instalar peças grandes e pesadas é desenvolvido com alta sofisticação e tecnologia, e emprega metais nobres como rodium, paladium e platina, que realizam a tarefa de contenção dos elementos poluidores da atmosfera decorrentes da queima de combustível.

Todo o Programa PROMOT foi desenvolvido de modo gradual e consciencioso com o estágio de desenvolvimento mundial das motocicletas. Por isso, cada etapa considerou todos os elementos desenvolvidos em diversas partes do mundo, bem como as novidades técnicas que poderiam ser agregados, sem descaracterizar os veículos e compatíveis ao



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Controle de Resíduos e Emissões

atendimento das regras vigentes no país.

A fase 4 do PROMOT não foi diferente, apesar de ser pioneira em todo o mundo ao acrescentar o controle de durabilidade dos catalizadores, manteve a coerência de impor o desenvolvimento de dispositivos compatíveis com as condições e realidade social do Brasil.

No mundo inteiro onde já há programas de controle de emissão de gases poluentes para motocicletas nota-se que as regras são factíveis e simples:

PAÍS/ REGIÃO	TIPO DE VEICULO	CLASSIFICAÇÃO	CILINDRADA OU VELOCIDADE	DURABILIDADE	NOTA
EUA/CANADÁ	MOTOCICLETA (ON ROAD)	CLASSE I - A	0 ?49 cc	5 Anos/6.000 Km	No teste roda 50% da distância - Tempo ou Km o que ocorrer primeiro
		I - B	50 ?169 cc	5 Anos/12.000 Km	
		II	170 ?279 cc	5 Anos/18.000 Km	
		III	280 ?	5 Anos/30.000 Km	
CALIFORNIA	MOTOCICLETA (ON ROAD)	CLASSE I	50 ?169 cc	5 Anos/12.000 Km	No teste roda 50% da distância - Tempo ou Km o que ocorrer primeiro
		II	170 ?279 cc	5 Anos/18.000 Km	
		III	280 ?	5 Anos/30.000 Km	
EUROPA	CICLOMOTOR	? 50cc	? 45 Km/H	5.500 Km	Previsto a partir de 2016 na vigência da EURO 4
	MOTOCICLETA	CLASSE I (<150cc)		11.000 Km	
		II (?150cc)	< 130 Km/H	20.000 Km	
		III (?150cc)	? 130 Km/H	35.000 Km	
JAPÃO	SCOOTER	I	?50 cc	6.000Km	
		II	?125 cc	8.000 Km	
	MOTOCICLETA		< 250cc	24.000 Km	
			> 250cc	24.000 Km	
TAILÂNDIA	MOTOCICLETA	I	?169 cc	12.000 Km	Testes de 50% Km Inspeção a cada 2 anos
		II	170 ?279 cc	18.000 Km	
		III	280 ?	30.000 Km	
CHINA	MOTOCICLETA	TODOS		15.000 Km	Inspeção anual
CORÉIA	MOTOCICLETA	> 50 cc		2 Anos/15.000 Km	Tempo ou Km o que ocorrer primeiro

Destaque-se que o Brasil está sendo pioneiro no controle sobre a durabilidade dos sistemas



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Controle de Resíduos e Emissões

de controle de emissão de poluentes nas motocicletas.

Ainda, mencionando os demais dispositivos que compõe o sistema de alimentação das motocicletas é necessário enfatizar que os carburadores têm evoluído nos últimos tempos, e ao contrário do que afirma o autor da proposta, podem sim preservar resultados favoráveis ao atendimento dos limites de emissão vigentes.

Com efeito, toda a motocicleta em circulação no país passou pelo crivo da homologação técnica realizado em laboratório acreditado e monitorado pelos técnicos do PROMOT/IBAMA/CETESB, e a maior parte dos modelos em circulação e produzidos atualmente são alimentados por carburador e atendem plenamente a fase PROMOT 3.

É possível afirmar que esse equipamento também evoluiu tecnicamente, com a incorporação de elementos de alta precisão, que garantem índices de emissão de gases enquadrados nos limites impostos pelas normas vigentes. E isso ocorre em várias partes do mundo, não só no Brasil.

Desnecessário comentar os aspectos de natureza comercial abordados pelo autor, que não dizem respeito ao mote central da proposta que versa, na essência, à melhoria da qualidade do ar. Tampouco citar os números de mortos em razão do nível de emissão de poluentes provocados por veículos automotores, pois são dados estatísticos que não permitem atestar a exata participação das motocicletas, que é o foco deste parecer.

Portanto, sob o ponto de vista tecnológico, a proposta de alteração da quilometragem de rodagem para a determinação do fator de deterioração - FD - dos dispositivos de controle de poluentes instalados em todos os motociclos para 80.000 km (oitenta mil quilômetros) é insubsistente e não merece prosperar.

Resta, porém, avaliar o tema sob outro aspecto:

QUANTO AO USO E A MANUTENÇÃO DE MOTOCICLETAS

Nesta aspecto, importante enfatizar que a necessidade de tornar a motocicleta mais eficaz, com a conseqüente redução da emissão gases poluentes exigidas pelo PROMOT vem sendo atendida pela totalidade dos fabricantes e importadores de motociclos aqui instalados.

Só por isso foi possível impor a exigência do fator de deterioração, pois a indústria se preparou para iniciar o desenvolvimento da tecnologia necessária para os novos requisitos.

No entanto, grande parte da eficácia dessa norma depende do usuário da motocicleta.

Se por um lado o fabricante atende as regras de homologação e faz um veículo eficaz, cabe ao usuário preservar essa condição, por meio de sua preservação nos moldes indicados no manual do proprietário.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Controle de Resíduos e Emissões

Contudo, nota-se com extrema clareza, que grande parte dos usuários de motocicleta não preserva seu veículo com as características originais.

Conscientes ou não, esses motociclistas causam diversos males a si mesmo, a começar pela descaracterização do veículo, que o faz perder as garantias e proteções legais, mas também, em relação ao meio ambiente, pois torna seu veículo um agente poluidor, ainda que originalmente não tenha sido fabricado para isso.

Com efeito, os dados estatísticos apurados pela ABRACICLO (Associação que congrega os fabricantes de motocicleta) denotam a precariedade da situação de grande parte das motocicletas em circulação, que apresentam desgastes prematuros decorrentes das deficiências na forma de conduzir, e especialmente, na inexistência de manutenção técnica.

No caso dos dispositivos do sistema de alimentação, especificamente o catalizador, quando não é removido deliberadamente, é substituído por equipamentos não originais de baixíssima qualidade.

Esse somatório de fatores implica em uma grande insensatez impor que os dispositivos tenham durabilidade equivalente à um automóvel, em vista da peculiaridade que cerca o usuário de motocicleta.

Percebe-se que o grande número de reprovações ocorrido a termo da inspeção ambiental veicular realizada em São Paulo aponta, sobremaneira, essa situação de manutenção precária e de desgaste prematuro pelo uso indevido.

Culturalmente o proprietário de veículo automotor no Brasil ainda não está acostumado à esse tipo de inspeção regular. Muitos entendem como o próprio autor da proposta, que se trata de uma penalidade, quando na verdade é o estabelecimento de um novo parâmetro de cidadania com a criação do hábito de manutenção preventiva dos veículos.

Estabelecer que um equipamento dure mais tempo não é garantia que ocorrerá a preservação do meio ambiente, pois é o usuário, por meio da manutenção regular, que deve garantir essa preservação.

Portanto, é melhor estabelecer regras factíveis com a realidade e plenamente exequíveis que garanta credibilidade perante a sociedade que irá atendê-la.

Por fim, dada a condição de uso e costume do usuário de motocicleta, somos contrários a essa proposta de alteração da Resolução 432/2011, tendo como certa a sua ineficácia.

CONCLUSÃO

Feitas essas considerações, somos pela tácita rejeição da proposta feita pelo PROAM, cumprindo preservar o texto original da Resolução CONAMA nº 432/2011, para que a



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Controle de Resíduos e Emissões

rodagem para a determinação o fator de deterioração para motocicletas que atinjam até 130 km/h permaneça em 18.000 (dezoito mil) quilômetros, e para os demais, que atinjam velocidades superiores à 130 km/h cumpram a rodagem para a determinação fator de deterioração de 30.000 (trinta mil) quilômetros.

Brasília, 05 de abril de 2013

Paulo Cesar de Macedo

Coordenador(a) do(a) COREM