



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - CONAMA
CÂMARA ESPECIAL DE RECURSO – CER

CÂMARA ESPECIAL DE RECURSO

PROCESSO: 02027.000482/2006-29

28/11/2005

RECORRENTE: INDUSCAR INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE CARROCERIAS LTDA

RECORRIDO: INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS
RENOVÁVEIS – IBAMA

PROCEDÊNCIA: BOTUCATU/SP

ASSUNTO: 21101 - AUTO DE INFRAÇÃO

REFERENCIA:

- AUTO DE INFRAÇÃO Nº 264882/D
- RELATÓRIO DA PRODUÇÃO E COMERCIALIZAÇÃO DE 2004
- NOTA TÉCNICA Nº 34 CGFIS/2006
- NOTA TÉCNICA Nº 692/2005/DILIQ/CGQUA/PROCONVE
- LISTA DOS NOMES DOS REPRESENTANTES LEGAIS, DOS RESPONSÁVEIS TÉCNICOS E DOS ENDEREÇOS COMERCIAL DAS EMPRESAS DE ENCARROÇADOS
- RESOLUÇÃO Nº 315, DE 29 DE OUTUBRO DE 2002

RELATÓRIO

Adoto como Relatório a Nota Informativa/DCONAMA/SECEX/MMA, conforme transcrita abaixo.

“Trata-se do Auto de Infração nº 264882/D, lavrado em 06/02/2006, em desfavor de Induscar - Indústria e Comércio de Carrocerias LTDA, no município de Botucatu/SP, por comercializar 2.142 unidades de veículos especificados como ônibus urbano, no ano de 2004, na fase P4, em desconformidade com a licença para uso da configuração de veículos automotores -LCVM, contrariando as normas legais. A pena aplicada foi a de multa simples no valor de R\$ 157.100,00 (Cento e cinquenta e sete mil e cem reais) com fulcro no art. 47 do Decreto nº 3.179/99 c/c art. 15, §8º Resolução CONAMA 315/2002.

Às fls. 03-07, Notas Técnicas do IBAMA a respeito do auto de infração em epígrafe, bem como de outros lavrados contra empresas no mesmo ramo da atuada.

À folha 103, Relatório de Fiscalização emitido pelo agente atuante.
A atuada apresentou Defesa Administrativa às fls. 109-121, alegando nulidade do auto de infração por tratar-se de carrocerias de veículos já prontos; assim, já fiscalizados conforme as determinações do PROCONVE.

Em Contradita à folha 211, a Coordenação Geral de Fiscalização alegou não ter razão a atuada pois as LCVMs emitidas em seu nome autorizavam a produção de qualquer aplicação, usando as respectivas plataformas, menos ônibus urbanos; já que a Resolução CONAMA nº 315/2002 proibia este tipo produção.

Com base nos fundamentos do parecer da Procuradoria do IBAMA às fls. 212-214, o superintendente do IBAMA/SP homologou o auto de infração em 24/08/2006 [folha 215].

Inconformada com a decisão de primeira instância, a atuada interpôs recurso ao Presidente do IBAMA às fls. 219-230.

A Procuradoria Geral da autarquia rebateu as alegações da recorrente, opinando pela manutenção do auto de infração tendo em vista a atuada não ter apresentado fato novo capaz de invalidar a penalidade aplicada [fls. 238-242]. Em consonância, o Presidente do IBAMA negou provimento ao recurso em 17/10/2007, quando decidiu pela manutenção do auto de infração [folha 244].

Às fls. 248-258, recurso administrativo ao Ministro do Meio Ambiente, que, em 12/06/2008, negou provimento ao recurso interposto com base no parecer da CONJUR/MMA, às fls. 263-267.

Notificado da decisão em 27/08/2008 [folha 291], a atuada interpôs recurso ao CONAMA em 09/09/2008, às fls. 275-287. Em sua defesa, alega que os veículos objetos da autuação já estavam licenciados para comercialização pelo IBAMA, apesar das licenças terem sido obtidas pelo fabricante. Assim, uma vez fiscalizados e obtida a licença, esta acompanha o motor até a sua colocação no mercado, como parte integrante dos veículos encarroçados.

Os autos subiram ao CONAMA em 22/10/2008, via despacho da Procuradoria do IBAMA no Estado de São Paulo [folha 287-v].

É a informação. Para análise e parecer do relator.

Atenciosamente,

ANDERSON BARRETO ARRUDA

Analista Ambiental".



Incluído em Pauta no dia 14-15/04/2011.

VOTO

1. Da Admissibilidade do Recurso

Para efeitos da análise da tempestividade, toma-se o recurso como sendo tempestivo, uma vez que a Autuada tomou conhecimento da decisão do Ministro do MMA em 02/09/2008 e interpôs recurso ao CONAMA em 09/09/2008 (fls. 274v e 275).

Quanto à representação.

O contrato social da Empresa autuada consta dos Autos, fls. 123-129, onde se constata que os Senhores José Ruas Vaz e Marcelo Diniz Ruas são sócios proprietários, os quais outorgaram poderes ao Procurador constituído, conforme demonstra o instrumento procuratório à fl. 122.

Admite-se o recurso, por ser a parte legítima, o recurso ser tempestivo e a representação regular. Passa-se à análise de mérito.

2. Do Mérito

2.1. Da Prescrição

2.1.1. *Da Prescrição da Pretensão Punitiva*

O prazo prescricional da pretensão punitiva é de 05 anos por não se configurar crime ambiental, com a tipificação normativa do art. 70 da Lei nº 9.605/98, art.47 do Decreto 3.179/99 e §8º do art. 15 da Resolução/CONAMA nº 315/2002.

A última decisão recorrível é de 12 de junho de 2008, do Ministro Carlos Minc (fl.268). Passaram-se 02 anos, 10 meses e 03 dias (Cfr. fl. 268). O que se constata a não ocorrência da prescrição da pretensão punitiva.

2.1.2. *Da Prescrição Intercorrente*

A primeira fase do Processo Administrativo inicia-se com o Auto de Infração em 06/02/2006 perdurando até 16/03/2006, data da homologação, transcorrendo o tempo de 01 mês e 10 dias (Cfr. fl. 01 e 106).

A segunda fase inicia-se justamente com a homologação do AI em 16/03/2006 e se prolongou até 17/10/2007, com a decisão do Presidente do IBAMA (fls. 106 e 244). Passando 01 ano, 07 meses e 01 dia.



A terceira fase inicia-se em 17/10/2007 e encerra-se em 12/06/2008, com lapso temporal de 07 meses e 25 dias (fls. 244 e 268).

A quarta fase inicia-se em 12/06/2008 e estende-se até 15/04/2011, data do presente julgamento, tendo o percurso temporal desta fase sido de 02 anos, 10 meses e 03 dias.

Como se constata, nenhuma das fases processuais ultrapassaram 03 anos, não tendo que falar em prescrição intercorrente.

Passa-se à matéria do recurso.

A autoridade Autuante descreve a infração nos seguintes termos:

“Por comercializar 2.142 unidades de veículos especificados como ônibus urbano, no ano de 2004, na fase P4, em desconformidade com a licença para uso da configuração de veículos automotores -LCVM, contrariando as normas legais.”.

A pena de multa foi estabelecida em R\$ 157.100,00 (cento e cinquenta e sete mil e cem reais).

A tipificação foi baseada no art. 70 da Lei nº 9.605/98, art. 47 do Decreto 3.179/99 e §8º do art. 15 da Resolução/CONAMA nº 315/2002.

O art. 70 da Lei 9.605/98 dispõe:

“Art. 70. Considera-se infração administrativa ambiental toda ação ou omissão que viole as regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente”.

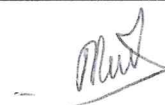
Já o art. 47 do Decreto nº 3.179/99, dispõe que:

“Art. 47. Importar ou comercializar veículo automotor sem Licença para Uso da Configuração de Veículos ou Motor-LCVM expedida pela autoridade competente:

Multa de R\$ 1.000,00 (mil reais) a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) e correção de todas as unidades de veículo ou motor que sofrerem alterações”.

O §8º do art. 15 da Resolução/CONAMA nº 315/2002 assim determina:

“Art. 15. Ficam estabelecidos os limites máximos de emissão de poluentes e respectivas datas de implantação, conforme Tabela 1 e Tabela 2, a seguir, para os motores destinados a veículos automotores pesados, nacionais e importados,



segundo os ciclos padrão de ensaio ESC¹, ELR² e ETC³, definidos no Anexo I da presente Resolução.

§ 8º Para os ônibus urbanos a data de implantação dos limites de emissão estabelecidos na Linha 1, da Tabela 1, será 1º de janeiro de 2004, observado o § 4º deste artigo”.

Em sede de recurso ao Presidente do IBAMA a Autuada alegou que: somente monta a carroceria, não participando da mecânica do veículo; exige de seus clientes que os chassis estejam dentro dos padrões especificados pela regulamentação do CONAMA; todos os chassis encarroçados já haviam sido objeto de fiscalização pelo IBAMA, o qual concedeu licença por estarem de acordo com as normas de proteção ambiental; cada fabricante de motor tem o dever de requerer a Licença; juntou as licenças para o exercício de 2004 referentes à comercialização e ao uso dos veículos; os veículos registrados junto ao DENATRAN/RENAVAM tinha licença do IBAMA, que constatou a observância das regras contidas na Resolução do CONAMA.

Segundo a Autuada sua função é de encarroçamento dos ônibus, e, ao requerer o registro e as respectivas licenças, declarou que os veículos estavam dentro das normas de proteção ambiental **COM BASE NA LICENÇA EXPEDIDA PELO IBAMA, QUE CONSTATOU QUE OS MOTORES FORAM FABRICADOS EM CONFORMIDADE COM O CONTROLE DO PROCONVE⁴ E DA RESOLUÇÃO DA CONAMA**; que o AI é incoerente devido os pareceres técnicos terem concluídos pela inexistência de desconformidades; que por esses motivos o AI é nulo, uma vez que a infração não foi cometida; É contraditório o IBAMA conceder

¹ O Ciclo E. S. C. denominado Ciclo Europeu em Regime Constante - consiste de um ciclo de ensaio com 13 modos de operação em regime constante.

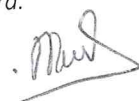
² Ciclo Europeu de Resposta em Carga - ciclo de ensaio que consiste numa seqüência de quatro patamares a rotações constantes e cargas crescentes de dez a cem por cento, para determinação da opacidade da emissão de escapamento.

³ Ciclo Europeu em Regime Transiente - é um ciclo de ensaio que consiste de mil e oitocentos modos transientes, segundo a segundo, simulando condições reais de uso.

Transientes, na literalidade, significa aquilo que é transitório, passageiro. Mas na engenharia elétrica significa pulsos de tensão ou correntes elevadíssimos que ocorrem em curtos espaços de tempo, que se propagam pela rede elétrica, telefonia, dados e outras através da indução³ ou condução. Esses pequenos pulsos se intensificam formando surtos ou picos de tensão³.

Considerando o art. 15 da Resolução do CONAMA transientes significa a medição da variação de expelição de poluentes por motores, especificamente a intensidade dos picos, visando averiguar se estes surtos ultrapassaram 1.800 modos transientes.

⁴ O PROCONVE – Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – criado pela Resolução nº 18, de 06 de maio de 1986, tem como objetivo: *reduzir os níveis de emissão de poluentes por veículos automotores visando o atendimento aos Padrões de Qualidade do Ar, especialmente nos centros urbanos; promover o desenvolvimento tecnológico nacional, tanto na engenharia automobilística, como também em métodos e equipamentos para ensaios e medições da emissão de poluentes; criar programas de inspeção e manutenção para veículos automotores em uso; promover a conscientização da população com relação à questão da poluição do ar por veículos automotores; estabelecer condições de avaliação dos resultados alcançados; e promover a melhoria das características técnicas dos combustíveis líquidos, postos à disposição da frota nacional de veículos automotores, visando a redução de emissões poluidoras à atmosfera.*



licença atestando conformidade aos motores e depois imputa prática infracional na comercialização dos veículos por desconformidade com a LCVM; que não foi advertida antes de ser multada e, por isto, não respeitou o princípio constitucional *não há pena sem prévia lei cominação legal*.

Em sede de recurso para o MMA a Autuada acresce às suas alegações: que, segundo a Resolução CONAMA nº 18/86, o veículo é distinto da carroceria, configurando responsabilidades independentes, o que a isenta de responsabilidade com infração referente ao veículo; que não produz motores, nem peças que gerem fumaça, emita gases ou poluentes; e que o controle de poluentes está diretamente ligados aos motores e sua produção pelas montadoras.

A Nota Técnica nº 692/2005/DILIQ/CGQUA/PROCONVE informa que as empresas encarregadoras foram alertadas em julho de 2004 de que o controle desta produção é feito no veículo acabado que obtém o registro da marca/modelo junto ao DENATRAN/RENAVAN; Este registro, assim como a obtenção da LCVM, é de responsabilidade do encarregadora.

A referida NT informa ainda que:

“Da análise destes relatórios conclui-se que todas as empresas produziram ônibus urbanos em desconformidade com a Resolução nº CONAMA 315/2002, artigo 15, parágrafo 8º. A média desta desconformidade é de 55%, altíssima em nossa avaliação, tendo empresa que chega a 67%. Portanto, todas as empresas comercializaram produtos que não atendem às exigências da citada resolução” (fl. 07).

A alegação de que a fiscalização deveria recair sobre as fabricantes de motores e não de quem termina o veículo não coaduna com o disposto no art. 47 do Decreto 3.179/99, que tipifica em *Importar ou comercializar veículo automotor sem Licença para Uso da Configuração de Veículos ou Motor-LCVM expedida pela autoridade competente*.

Ora, quem terminou o veículo e o deixou no ponto de uso foi a Autuada, caracterizando-se como sujeito ativo da infração.

Consta dos Autos, fls. 17 a 99 a relação de ônibus urbanos encarregados em 2004 pela Autuada.

A Nota Técnica nº 283/06, de 24 de julho de 2006, esclarece:

“As LCVMs emitidas em nome da INDUSCAR com validade para 2004 (nº 3154/E, nº 3155/E, nº 3375/E e nº 3469/E) autorizam a produção de qualquer aplicação, usando as respectivas plataformas, menos ônibus urbanos, pois o regulamento acima citado já proibia essa produção desde 2002. Portanto, tal proibição, DEVERIA



ser de conhecimento da INDUSCAR já em 2002 e esta, não deveria, ter produzido ônibus urbano atendendo outra fase que não a PROCONVE P5, em 2004" (fl. 211).

A alegação de que obrigatoriamente se deve primeiro aplicar a advertência para depois a multa não procede, conforme bem fundamenta o Parecer nº 0289/2007 com a Orientação Jurídica Uniformizada nº 35 (da PROGE/COEPA):

"Ementa: Delimitação na aplicação das sanções de advertência e multa simples para fins de punição do infrator.

- Aplica-se a sanção de Advertência quando não houver dano configurado, mas, no entanto, pelo tipo da ação praticada a norma comina uma sanção, ou seja, nos casos de perseguir, previsto no art. 11 e no art. 20 do Decreto nº 3.179/99, quando configurado apenas o ato tendente, ou nos casos de irregularidades de pequeno potencial lesivo ao meio ambiente que apontem, justificadamente, a possibilidade de reversibilidade do dano ao status quo ante. Entretanto, por tratar-se de sanção prevista na Lei nº 9.605/98, deve ser instaurado o processo administrativo, para garantia da ampla defesa e do contraditório, nos termos do art. 71 da lei citada.

A multa simples deve sempre ser aplicada nos casos em que o dano ambiental esteja consolidado" (fl. 241).

O § 2º, art. 2º do Decreto nº 3.179/99, estabelece a possibilidade de cumulação de sanção. Afasta-se tal argumentação.

O valor da multa de R\$ 157.100,00 (cento e cinquenta e sete mil e cem reais) está dentro dos parâmetros contidos no art. 47 do Decreto 3.179/99, que especifica o mínimo de R\$ 1.000,00 (mil reais) a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

Por todo o exposto, passa ao VOTO:

- a) pela admissibilidade do recurso;
- b) no mérito, pela não ocorrência da prescrição da pretensão punitiva e nem da prescrição intercorrente;
- c) pela manutenção do Auto de Infração, bem como pelo valor da multa nele estabelecido.

Brasília, 11 de abril de 2011.


Luísmar Ribeiro Pinto

Representante da CONTAG na CER/CONAMA