



GOVERNO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40

10ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica  
de Qualidade Ambiental e Gestão de Resíduos –  
CTQAGR.

Brasília/DF.  
05 de Novembro de 2018.

*(Transcrição ipsis verbis)*  
*Empresa ProixL Estenotipia*

41

42 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Bom dia a  
43 todos! Vamos começar a nossa reunião. Fala André França, vice-presidente da  
44 Câmara. Estarei hoje aqui coordenando os trabalhos em função do afastamento  
45 temporário da nossa colega, Presidente da Câmara, Zilda Veloso, que tá, se  
46 encontra em licença médica. E a quem chamamos rápida e plena recuperação.  
47 Bem senhores, temos na nossa Ordem do Dia a continuação da deliberação sobre  
48 a proposta que estabelece a fase PROMOT M5, de exigências do Programa de  
49 Controle de Poluição do Ar por motociclos e veículos similares, pra controle de  
50 emissão de gases poluentes, e de ruído por ciclomotores, motociclos, veículos  
51 similares novos. Então, vamos continuar a deliberação. O primeiro ponto da pauta  
52 costuma ser a aprovação da transcrição da última reunião, mas em função da  
53 proximidade das reuniões não houve tempo hábil da equipe disponibilizar. Então,  
54 passamos esse ponto pra próxima reunião e iniciamos diretamente na nossa  
55 Ordem do Dia. Peço ao Ruan pra posicionar o texto em tela. Passar pra a Adriana  
56 fazer um comentário.

57

58

59 **A SR<sup>a</sup>. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Bom dia a  
60 todos! Tá ligado? Tá. Se puder aumentar um pouquinho. Enfim, que bom que  
61 estamos todos já com quórum de manhã cedo, pra quem veio de viagem, que bom  
62 que conseguimos chegar. Então, a Zilda realmente teve... Caiu de uma escada e  
63 aí complicou um pouco essa coisa de joelho, etc., tá sem poder andar, mas tá  
64 bem, assim, dentro do contexto tá tudo certo. Nós fizemos uma compilação das  
65 emendas que chegaram. Pra principalmente CNI faço uma observação, nós não  
66 ficamos à vontade pra simplesmente apagar o que a gente tinha recebido antes.  
67 Então, nós só taxamos e colocamos as propostas novas junto, porque aí poupa  
68 trabalho se tiver alguma divergência. Na medida em que a gente for passando e  
69 que a proposta taxada tiver superada, só nos avise, porque aí a gente já deleta de  
70 uma vez, já começa a ter um texto que fica um pouco menos com emendas,  
71 menos sujo. Acho que era isso, André.

72

73

74 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok, obrigado  
75 Adriana. Bem, antes de iniciarmos eu queria combinar o nosso pacto de trabalho,  
76 assim como nós fizemos em leves, a gente combinou algumas regrinhas, né? Pro  
77 bom andamento dos trabalhos. Uma delas é a gente buscar ser bastante  
78 pragmático, e ter foco nas declarações, e, enfim nos encaminhamentos. Então, em  
79 leves a gente pactuou, de cada intervenção a gente delimitar em três minutos, né?  
80 Foi o tempo que a Câmara entendeu suficiente pra que a gente possa ter uma  
81 manifestação ampla de todos os setores e entendemos ser o suficiente pra cada  
82 um colocar sua manifestação, sua dúvida, um pedido de esclarecimento. Pergunto  
83 a Câmara se podemos adotar esse mesmo procedimento pra motos? Ok? Muito  
84 bem. Então, retomamos o texto, aí temos duas opções, né? A gente pode passar  
85 pra ver emendas que surgiram após a última reunião ou a gente pode seguir numa  
86 determinada ordem e tratar esses acréscimos na medida que o assunto for

87 surgindo. A ordem da deliberação é algo que a gente pode acordar. Eu vou dizer  
88 algo que me parece razoável e abro pra Câmara se manifestar pra gente verificar  
89 o melhor caminho. Me parece razoável enfrentar, já num primeiro momento, o  
90 fator de deterioração, porque eu vi que a ele se relaciona também as fases do  
91 OBD, né? Não faz sentido aprovar o prazo antes do escopo tá bem definido, o que  
92 remete a deixar o art. 1 primeiro pra sequência e por sua vez artigos pendentes  
93 que dependem do art. 1º. Então, uma sequência que me pareceu natural, vou  
94 começar pelo art. 10, fator de deterioração, seguimos pro OBD, depois voltamos  
95 pros artigos que tratam propriamente dos limites, tanto de emissão quanto de  
96 perdas evaporativas, já olhando concomitantemente as tabelas, né? E aprovando  
97 o prazo já com o comando das tabelas, lembrando que o que muda na tabela é  
98 basicamente o prazo, dentre as propostas de emendas. E por último vemos a  
99 questão do ruído, que é uma tabela nova, né? Tem uma proposta alternativa que  
100 tinha sido apresentada pela Abraciclo. E por último percorremos a Resolução pra  
101 verificarmos se ficou algum item pendente. O quê que vocês acham desse  
102 encaminhamento? Todos de acordo? Ok? Então, aprovado esse  
103 encaminhamento. Vamos começar no art. 10, se na medida que as emendas  
104 novas forem aparecendo, a gente abre pro proponente fazer uma breve  
105 justificativa. Então, no art. 10... Aumenta um pouquinho Ruan, o zoo, o máximo  
106 que você conseguir. Bem, o 10 nós marcamos como pendente, né? Antes disso,  
107 sobe ali na sessão. Aí. Para aí. Eu pergunto aqui ao Gilberto, parece que nas  
108 outras Resoluções ficou só fator de deterioração. Eu não sei se vale a pena  
109 padronizar o nome das sessões, né? Ou se é fator de deterioração das emissões.  
110 É das emissões mesmo? Eu só queria fazer essa consulta antes de entrar no art.  
111 10. É uma oportunidade da gente buscar algum padrão, se for oportuno e  
112 conveniente. É porque parece que a deterioração que a gente fala aqui é  
113 deterioração do veículo, né? Não das emissões causadas por esse veículo que vai  
114 se deteriorando no tempo. Onde a gente fala, fator de deterioração das emissões,  
115 parece que a deterioração é da emissão e não do veículo, que é o que a gente tá  
116 tratando. Não é? Eu sugiro, então, de repente ficar fator de deterioração. Não é?  
117 Gabriel.

118

119

120 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Gabriel da Anamma. Bom dia  
121 a todos! O fator de deterioração é das emissões.

122

123

124 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Tá coreto,  
125 então?

126

127

128 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Correto. Porque ele indica  
129 uma deterioração do veículo, pode ser do catalisador, do motor, do que for, mas é  
130 da emissão e é medido na emissão só.

131

132

133 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Ok. Bem.  
134 Então, esclarecimento feito, vamos ao art. 10 propriamente. No texto original fica  
135 como tá. No texto original nós tínhamos a seguinte redação, a partir da fase  
136 PROMOT M 5 a determinação dos fatores de deterioração FD, conforme previsto  
137 no art. 10 da Resolução CONAMA 432/2011, deverá seguir os seguintes critérios.  
138 Vamos dar uma passada geral pelo formato do texto proposto e depois pelo  
139 formato do texto alternativo, pra gente entender o todo.

140

141

142 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

143

144

145 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Tá. Então,  
146 têm 3 propostas, vamos olhar uma de cada vez, no seu todo. Vamos começar  
147 pelas que já estão em tela. A primeira proposta ele trazia pra ciclomotores,  
148 motocicletas. Inciso I. Para ciclomotores, motocicletas, triciclos e quadriciclo, com  
149 velocidade máxima menor que 130 km por hora, a distância a ser percorrida para  
150 determinação dos FDs é de 36 mil km e os ensaios de emissão devem ser  
151 realizados nos intervalos de manutenção do veículo, conforme o plano de  
152 manutenção recomendação pelo fabricante, importador ou representante legal. A  
153 gente já tinha em outros artigos, padronizado esse finalzinho pra fabricante e/ou  
154 importador. Já podemos fazer essa mudança quando a gente for encontrando, pra  
155 já limpar o texto? A gente deixa taxado em cima ou já faz a mudança direto, que  
156 foi algo acordado, né? No preto também. Eu peço até autorização dessa Câmara,  
157 pra no final, caso o DConama identifique algum que faltou corrigir, se eles podem  
158 fazer isso. Ok? Aprovado, então. Vamos passar pro Inciso II. Então, o Inciso I ele  
159 abrangia todas as categorias de veículo, né? Ciclomotores, motocicletas, triciclos e  
160 quadriciclo. Velocidade máxima menor de que 130 km por hora e a distância a ser  
161 percorrida era de 36 mil km. No Inciso II dessa proposta original, ele trazia pra  
162 motocicletas, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima maior ou igual a 130  
163 km por hora, a distância a ser percorrida para determinação dos FDs é de 60 mil  
164 km. E mantém o restante do texto. Há uma proposta alternativa oferecida pela  
165 Abraciclo, que divide ao invés de em duas, em três partes. Volta no primeiro da  
166 Abraciclo, por favor. Aí. Ele divide o primeiro, ele tira ciclomotores, separa  
167 ciclomotores dos demais. Estabelece pra qualquer velocidade, né? Não tem  
168 aquela divisão de 130 km por hora, estabelece que pra qualquer velocidade, pra  
169 ciclomotores, o FD, a distância a ser percorrida pra determinação da FD é de 11  
170 mil km, né? No anterior era 36 mil km. E continua com o Inciso II, II e III, pegando  
171 os outros veículos abrangidos, motocicletas, triciclos e quadriciclos com velocidade  
172 máxima menor que 130 km por hora, a distância a ser percorrida pra determinação  
173 da FD é de 20 mil km. Mantém o restante da redação. E abre o Inciso III pegando  
174 o complemento, né? Aqueles de velocidade máxima, maior ou igual a 130, com a  
175 distância a ser percorrida de 35 mil km. Então, na última reunião tínhamos essas  
176 duas propostas, a original, feita em conjunto de Cetesb, o Ibama e MMA, e a  
177 proposta da Abraciclo que foi apresentada. Agora uma terceira proposta, oferecida

178 pela PROAM. Na proposta da PROAM ela muda o prazo... Vou fazer a leitura e  
179 passo pros proponentes aplicarem.

180

181

182 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

183

184

185 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Ok. Então,  
186 retira ali, por favor, o Inciso... O Inciso I.

187

188

189 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

190

191

192 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Ok.  
193 Obrigado. Então, fica um Inciso só, não é isso? O Inciso I fica igual o da CNI e  
194 teria um Inciso II alternativo, oferecido pela PROAM. Esse Inciso II... Mas vamos  
195 ter que voltar lá no original, porque o caput me parece diferente também. Vamos  
196 trazer o caput, a proposta do PROAM pra cá e posicionar a baixo. Ah, já tá aí.  
197 PROAM. Então, na proposta da PROAM ficaria: a partir de janeiro de 2021 a  
198 determinação dos fatores de deterioração FD, conforme previsto no art. 10 da  
199 Resolução CONAMA 432/2011, deverá seguir os seguintes critérios para todos os  
200 modelos abrangidos por esta Resolução. E vem o Inciso I, que eles estão  
201 concordando com o da CNI, fica ciclomoteres, independente da velocidade ficaria  
202 11 mil km. É isso?

203

204

205 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

206

207

208 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Ah tá. Então,  
209 a proposta da PROAM é de supressão... É de supressão... Alô! É de supressão  
210 desse Inciso I, cuja redação foi trazida pela CNI e Abraciclo, e ficaria o comando  
211 apenas com um inciso, que é o que está posicionado abaixo. Que é o que está  
212 posicionado abaixo pela PROAM. Mais abaixo um pouco. Aí. Para motocicletas,  
213 triciclos e quadriciclos, a distância a ser percorrida pra determinação dos FDs é de  
214 60 mil km e os ensaios de emissão devem ser realizados em intervalos de  
215 manutenção do veículo, conforme plano de manutenção recomendado pelo  
216 fabricante, importador ou representante legal. Pergunto a PROAM se podemos  
217 fazer aquela padronização no final, que a gente tá adotando em todo o texto, de  
218 ser fabricante ou importador? E pergunto também se não ficou faltando uma  
219 categoria de ciclomoteres, na medida em que suprimindo o Inciso I, que trata  
220 desse tipo de veículo, ele não estaria abrangido na proposta de vocês por nenhum  
221 comando.

222

223

224 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

225

226

227 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos no  
228 microfone, por favor, Bocuhy.

229

230

231 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Carlos Bocuhy,  
232 PROAM. Na verdade eu estou representando a SESBRA aqui. A nossa proposta  
233 ela, por um engano veio com 11 mil km. Então, nós estamos alinhando com a  
234 proposta original do Ibama. É isso, tá bem?

235

236

237 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok.  
238 Obrigado pelo esclarecimento. Então, ali no Inciso I, a SESBRA tá encampando a  
239 proposta do Ibama, é isso? Então, não é supressão do Inciso I, porque esse Inciso  
240 I da CNI já é uma emenda. Na verdade vocês estão concordando com o Inciso I  
241 da proposta original, que era pra todos os veículos, né? 36 mil km. Correto?

242

243

244 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Na verdade... É. Na  
245 verdade foi por engano isso. Era só retirar.

246

247

248 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Certo. E lá  
249 no primeiro, né? Pode se colocar SESBRA, MMA, Ibama. Esse assunto, como é  
250 um dos pontos principais da Resolução... Não. Em cima. No preto. Tá bom, tá no  
251 preto. A gente sabe que o Inciso I também recebeu o apoio da SESBRA. Muito  
252 bem. Esse um ponto principal, né? Um dos pontos principais da Resolução. Acho  
253 que vale a gente fazer uma rápida rodada pra cada proponente justificar sua  
254 proposta, pra esclarecimento dos demais membros. Eu ia começar pelo original,  
255 Bocuhy, porque acho que fica, na cronologia fica mais fácil e entender.

256

257

258 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Doutor André, eu  
259 gostaria só de resgatar um pouquinho o que aconteceu em 2011, pra gente  
260 entender como é que essa situação se configura agora. Pode ser? É uma questão  
261 de ordem, na verdade.

262

263

264 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Eu acho que  
265 tudo bem, não vejo problema, porque pra mim fazia mais sentido a gente vê do  
266 proponente original e ir acompanhando as modificações que sugeriram. É uma  
267 questão mais didática do que tudo. E aí, na sequência o senhor terá a  
268 oportunidade de resgatar esse histórico, que tenho certeza que ajudará os  
269 membros a entenderem melhor a questão. Obrigado pela compreensão. Eu peço,

270 então, o proponente em preto é MMA, Ibama, com apoio técnico da Cetesb.  
271 Então, o Gilberto pode fazer uma explicação. Eu acho que a gente já pode tratar o  
272 contexto como um todo, né? O caput com seus incisos e a lógica envolvida,  
273 depois passamos pra Abraciclo, depois pra SESBRA e aí, então, deliberamos.  
274 Gilberto.

275

276

277 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Bom dia a  
278 todos! Gilberto, Ibama. Bom, o racional por trás da proposta, ela leva em  
279 consideração as quilometragens obtidas a partir dos usos das motos, os diferentes  
280 aí, segmentos, ciclomotor, velocidade, a partir do inventário de emissões feito pelo  
281 MMA em 2011/2013, né? São os valores que a gente encontrou na questão do  
282 uso. Então, a quilometragem proposta aqui ela não é a mesma que se baseou o  
283 controle proposto pra fase M 5, que é o Euro 5, né? Pra motos. Então, nesse  
284 ponto a proposta difere do que tá sendo regulamentado no padrão europeu, pra  
285 um aumento da quilometragem (...) da distância a ser percorrida por determinação  
286 do fator de deterioração. Além disso, na proposta que a gente colocou, da Cetesb,  
287 ainda tem um parágrafo, né? Um parágrafo a ser colocado, que pelo menos nessa  
288 versão que eu tenho aqui, impresso, não tá, não sei se tá, vai ter na tela, mas que  
289 justamente traz como que é esse procedimento, porque há uma diferença, né?  
290 Quando a gente chegou aqui pra propor, a gente colocou justamente que é  
291 alinhado com a proposta europeia, mas tem uma diferença. A diferença é, tanto no  
292 procedimento de ensaio quanto na durabilidade de emissão. Né? Eu gostaria da  
293 passar a palavra aqui pro Rui, da Cetesb, por favor.

294

295

296 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Bom dia a todos! A gente na  
297 última reunião propôs, até a exemplo do que aconteceu nas propostas de veículos  
298 leves e veículos pesados, a possibilidade da adoção de métodos alternativos para  
299 determinação e comprovação da durabilidade. A gente entende que esse  
300 parágrafo ele é muito importante, porque vai possibilitar à indústria a redução de  
301 custos na determinação da durabilidade e, inclusive no prazo para essa  
302 determinação, que você consegue, através de métodos, de ciclos de ensaios  
303 forçados, você reduz o tempo para determinação dessa durabilidade. Então, a  
304 gente entende que com essa, com esse parágrafo a gente viabiliza  
305 economicamente aquelas quilometragens propostas nos § 2 e 3.

306

307

308 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

309

310

311 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Incisos II e III.

312

313

314 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, só  
315 pra fins de esclarecimento de todos, né? Ibama, Cetesb trouxeram parágrafo

316 novo, né? E no entendimento dessa proposta como um todo, ratifica aquela  
317 proposta apresentada, embora os valores das distâncias percorridas sejam  
318 maiores do que a fase Euro 5. Não é isso? Ok. Passo pra CNI, Abraciclo.

319

320

321 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** Wanderley, CNI.  
322 Bom-dia a todos! Antes da Abraciclo fazer a defesa da proposta, eu gostaria de  
323 solicitar informações do Ibama e da Cetesb, se vocês fizeram algum estudo que  
324 embase essa mudança da durabilidade para emissões que contrarie o modelo  
325 europeu? Eu imagino que na Europa foi feito todo um estudo para que eles  
326 construíssem uma proposta. Eu gostaria de saber se foi feito algum estudo que dê  
327 base técnica para a proposta que está aqui em tela? Obrigado.

328

329

330 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Passo pro  
331 Gilberto, aproveito pra complementar a pergunta do Wanderley, se vocês tiverem  
332 em mãos, informar quais são os valores praticados pela fase Euro 5, só pra fins de  
333 esclarecimento dos demais membros.

334

335

336 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Rui, Cetesb. Nós não fizemos estudos. O  
337 que nós temos é o que é praticado nos Estados Unidos, para determinação de  
338 durabilidade de veículos e veículos pesados. Então, nós entendemos que isso  
339 também pode ser aplicado a motocicletas.

340

341

342 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Os valores  
343 da Euro 5 a gente tem aqui?

344

345

346 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Gilberto,  
347 Ibama. Os valores da Euro 5 são iguais aos que a CNI e Abraciclo propôs. 11 mil,  
348 20 mil 35 mil.

349

350

351 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Com as  
352 mesmas faixas de velocidade, com a mesma redação pro conjunto de veículos?  
353 Porque tem uma diferença na proposta original pra CNI e Abraciclo, em relação a  
354 ciclomotores. Né? Na proposta original é ciclomotores, motocicletas, triciclos e  
355 quadriciclos, maior que 130 km por hora, com FD 36. E no Inciso II vem,  
356 motociclo, triciclo e quadriciclo com velocidade máxima maior ou igual a 130. Uma  
357 dúvida que poderia surgir é, como fica o ciclomotor na segunda condição? Né? Se  
358 não tá previsto porque não há modelos ou se ele não foi considerado por algum  
359 outro motivo? Borsari.

360

361



362 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, Cetesb. Sobre estudo, na  
363 verdade não tem um estudo nosso de durabilidade em si, de rodar moto, nada  
364 disso. O estudo que existe é feito através de dados coletados durante o programa  
365 de inspeção que ocorreu na cidade de São Paulo, da Prefeitura de São Paulo, que  
366 durou alguns anos. Então, tem... É um programa que tem milhares, até milhões de  
367 dados. É através daí a gente tirou a idade média da frota e também a  
368 quilometragem acumulada por ano. Então, baseado nesse estudo a gente chegou  
369 à conclusão que a idade média é de 3,6 anos, das motocicletas. E a  
370 quilometragem anual é de aproximadamente 10 mil km. Né? E daí que veio esse  
371 número 36 mil. Ok?

372  
373

374 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Certo. Uma  
375 dúvida que pode surgir é o seguinte, no Inciso I fala: ciclomotor, motociclo, triciclo,  
376 quadriciclo, com velocidade máxima menor que 130. No Inciso II fala: motociclo,  
377 triciclos e quadriciclos, com velocidade máxima maior ou igual a 130. A pergunta  
378 que eu faço é o seguinte, ciclomotores aparecer no Inciso I e não no Inciso II, que  
379 trata de velocidade máxima maior ou igual a 130. A dúvida é, ele não aparece  
380 porque não tem modelos nessas características ou tem algum outro motivo?

381  
382

383 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, Cetesb. A gente optou por  
384 incluir no mesmo inciso a categoria de ciclomotor por uma questão de...  
385 Facilitadora, somente. Então, na prática o que acontece é que, não existem, não  
386 existe até hoje, modelo de ciclomotor que venda mais do que 10 mil unidades, ou  
387 seja, que seja obrigado a fazer o acúmulo de quilometragem ao invés de usar o  
388 FD tabelado. Então, como na prática esse artigo em separado ia ser inócuo.  
389 Então, a gente optou, por facilitação, inclui-lo junto com as demais categorias e aí,  
390 na eventualidade de no futuro ter uma venda maior do que 10 mil unidades desse  
391 tipo de veículo, estaria abrangido, estaria preservado o controle.

392  
393

394 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado. A  
395 dúvida é, por quê que no Inciso I ele é considerado e no Inciso II ele não é  
396 considerado? A minha dúvida principal é essa. Lacava.

397  
398

399 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVALA (Cetesb)** – Lacava, Cetesb. É  
400 exatamente por causa disso, pra essa velocidade não tem ciclomotor.

401  
402

403 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Não tem.  
404 Ok. Ok. Muito bem. Então, devolvo a CNI pra fazer a defesa da sua proposta,  
405 depois passo pra SESBRA.

406  
407

408 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Bom dia! Paulo (...),  
409 CNI/Abraciclo. Bom, na verdade é uma continuidade da reunião anterior, né?  
410 Então, só queria enfatizar que a nossa posição desde o início foi a defesa da Euro  
411 5, por isso que a gente, inclusive trouxe essa classificação dos ciclomotores.  
412 Como foi dito, apesar de termos fabricantes nacionais, os volumes não chegam  
413 ainda a 10 mil, mas mesmo assim achando importante ter essa classificação, por  
414 dois motivos, primeiro que, tudo indica que é uma categoria importante que poderá  
415 ser utilizada, principalmente considerando as condições do País, em termos de  
416 logística e principalmente a questão da locomoção. E também, porque o  
417 ciclomotor difere bastante da motocicleta, né? Por N motivos, pela própria  
418 cilindrada, a concepção. Então, eu acho que exigir o mesmo número não seria  
419 justos. E essa classificação, como disse, vem seguindo exatamente a norma  
420 europeia, tá? E com relação à quilometragem, quer dizer, na verdade a gente está  
421 elevando do PROMOT 4 pro 5, NÉ? É uma elevação, só que dentro desse limite  
422 novamente por quê? Porque a nossa proposta, volto a dizer, é a gente ser mais  
423 cuidadoso em termos de dados. Por isso que nós queremos fazer uma prevenção  
424 da questão da quilometragem. Nós queremos que, a partir do momento que nós  
425 temos todos esses elementos, por isso que a gente tá propondo o pacote do OBD  
426 2 e o monitoramento, pra poder fazer com que esse programa seja efetivo, não  
427 apenas intenção, tá? A ideia nossa é que realmente esse programa seja muito  
428 efetivo. Por isso que a gente colocou a mesma quilometragem, porque eu estaria  
429 chutando. Olha, eu volto a dizer de novo, (...) muito honesto tecnicamente, porque  
430 se eu tivesse esses dados de 60 ou (...) mil, eu não hesitaria estar trazendo, tá? A  
431 verdade é que nós, como fabricantes, estamos fazendo vários estudos, é óbvio  
432 que a gente tem a segurança dos 20 mil, 35 mil que está proposto (...) e a partir  
433 daí é que a gente quer monitorar e fazer com que o N 06 realmente ajude muito,  
434 porque se eu considerar que você tá mantendo esse nível de durabilidade, com  
435 certeza, com a manutenção eu vou tá monitorando e garantindo o usuário. Então,  
436 é só um complemento, na verdade, pra não se repetir, do que a gente vinha  
437 falando. Então, talvez o pacote que a gente tá propondo tenha que ser bem  
438 entendido, porque só a durabilidade isola, talvez não fique muito claro. Ou seja,  
439 nós estamos achando que a ferramenta do OBD 2 pra M 2, antecipando em 2  
440 anos, ela vai ser o primeiro instrumento pra que o usuário tenha a condição de  
441 poder fazer a prevenção. E o segundo pacote que nós estamos propondo, que é o  
442 monitoramento através da informação de reparos e manutenção, né? Que isso vai  
443 codificar o que de fato é o problema técnico, e com isso obrigar com que as  
444 concessionárias, as oficinas autorizadas, e mesmo os órgãos, possam ter posse  
445 desses dados, e que possa ajudar a fazer o cliente a fazer o reparo. Ou seja, nós  
446 defendemos que a prevenção, assim como a saúde, o check-up é muito  
447 importante, porque, eu acho que todos nós podemos viver 100, 80 anos, mas não  
448 dá pra ser por decreto. Eu acho que se a pessoa não fizer todo ano seu check-up  
449 e principalmente fazer com determinação as recomendações, não adianta. Eu  
450 mesmo faço check-up todo ano, eu confesso, o médico fala e eu não tô fazendo  
451 as coisas. Então, eu mesmo tô me penalizando, porque não tô reparando  
452 devidamente o que deveria. Então, o que a gente tá propondo é exatamente isso,  
453 pros usuários começarem a ter consciência de que, se ele não fizer a devida

454 manutenção, a vida do produto não vai chegar ao ano que a gente está prevendo,  
455 tá? É mais ou menos essa correlação, que é importante a prevenção e o check-up  
456 pra poder garantir a quilometragem que estamos sugerindo.

457

458

459 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Rui.**

460

461

462 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) – Rui, Cetesb.** Eu gostaria de solicitar... Eu  
463 entendi que o que o Paulo falou agora está relacionado ao RMI, àquela proposta  
464 do RMI, né? Na realidade assim, o nosso entendimento é de que o RMI, uma vez  
465 que você não vai testar as motos em dinamômetro, a informação que virá do RMI,  
466 ela não vai poder ser relacionada à durabilidade da motocicleta. Digo, durabilidade  
467 de emissões. Não tô falando da durabilidade da moto, né? Uma vez que você não  
468 faz o ensaio dinamométrico, a gente não consegue entender como é que o RMI  
469 estaria relacionado à durabilidade das emissões, né? A gente entende que não há  
470 vínculos, né? Eu gostaria de um esclarecimento melhor.

471

472

473 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo) – Deixa... Paulo, Abraciclo.**  
474 Desculpa. O RMI, realmente é o dispositivo que vai... É que na verdade eu não  
475 complementei, que a gente tá se comprometendo fazer um programa de  
476 monitoramento, que Abraciclo já faz o programa anual, que é o Moto Check-up,  
477 onde no mínimo 10 mil motos são inspecionadas, né? E aí a nossa proposta é que  
478 a gente faça a colega pra poder fazer a inspeção das emissões, pra poder ter  
479 dados e também monitorar. E isso aí, obviamente eu tô falando pelo programa da  
480 Abraciclo, nada impede que as concessionárias autorizadas dos fabricantes  
481 também façam esse mesmo procedimento. E todos esses dados eu acho que nós  
482 queremos compartilhar, inclusive com os órgãos, pra poder auxiliar exatamente  
483 isso que a gente tá propondo, né? De ter dados, aí sim, científico, pra gente poder  
484 estabelecer os limites. Nós estamos falando de 60 mil, podemos falar de mais ou  
485 menos, conforme esses dados e aí é que vai dar as condições técnicas pro  
486 fabricante fazer as melhores. Agora só uma coisa, quando eu falei do RMI, é que  
487 na verdade o OBD ele já monitora os limites de emissão, né? Dentro do  
488 estabelecido e quando o produto está fora do limite ela acusa no OBD. E por isso  
489 que uma vez... É que o OBD só vai acusar que ele tá com problema, né? E o RMI  
490 ele vai falar que não, tá com problema de emissão acima do permitido. E ai vamos  
491 saber se o problema é de alimentação, filtro do ar ou até do escapamento, tá?  
492 Mas isso aí é que vai dar garantia de um reparo, que volto a dizer, que o  
493 consumidor tem que estar consciente de fazer, né? Porque uma coisa é acusar e  
494 a outra é fazer.

495

496

497 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Rui.**

498

499

500 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Ainda, desculpa, não ficou  
501 claro. Que você projeta uma moto pra durar 20 mil km. Aí, ainda que, vamos supor  
502 hipoteticamente que o usuário leve ela até os 60 mil km numa concessionária, o  
503 que deve ser uma parcela pequena do público, dos clientes, né? A questão é, tá,  
504 você constatou que ela tá emitindo mais. Qual é a informação nova aí? Quer dizer,  
505 ela foi projetada pra durar 20 mil km. Então, nada mais natural que aos 25 mil, aos  
506 30 mil km, ela vai extrapolar os limites. Então, assim, não tá claro, assim, qual que  
507 é a informação nova, né? Esse é o esperado dela, né? Já é esperado que ela vai  
508 emitir mesmo, se ela foi proje... Tem um catalizador que dure 20 mil, por quê que  
509 ela duraria 60? Então, isso não entendo.

510  
511

512 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Paulo, Abraciclo/CNI. Eu  
513 vou pedir pro Azuma falar um pouco mais tecnicamente, que depois eu vou falar  
514 conceitualmente, que não é isso que a gente tá propondo. Longe disso. Como eu  
515 disse, se eu tivesse essa intenção já não teria nem apresentado uma proposta da  
516 Abraciclo, né?

517  
518

519 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Márcio Azuma, CNI/Abraciclo. Rui,  
520 tentando...

521  
522

523 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Márcio, fala  
524 um pouco mais próximo do microfone, por favor.

525  
526

527 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Tentando explicar melhor a sua  
528 pergunta da moto de 20 mil km. O nosso entendimento é o seguinte, teríamos  
529 projetos globais, ao seja, teríamos projetos com base Euro 5, na sua totalidade.  
530 Traríamos um pacote... Pacote que o Paulo (...), a gente comentou, seria algo  
531 para efetivar aquele limite. Quanto ele comentou do exemplo aqui, de fazer por  
532 Decreto, a pessoa viver 100 anos e garantir isso, se a pessoa não fizer a  
533 manutenção, realmente não vai acontecer. Então, a ideia é o seguinte, eu faria, ou  
534 faríamos, uma durabilidade conforme a Europa preconiza. Após essa  
535 quilometragem o que faríamos? Faríamos os testes conforme N 06 ou traríamos a  
536 garantia e a demonstração com dados, claro, os órgãos ambientais, de que as  
537 motos elas conseguem se manter. O que a gente quer quebrar ou o que a gente  
538 quer trazer como informação nova é o seguinte, com a base de dados que a gente  
539 tem trabalhado são motos carburadas, essas motos elas são muito frágeis em  
540 termos de durabilidade, assim como foi percebido nos programas de inspeção.  
541 Com o M 3 de 2009 pra cá, começamos a ter motos injetadas, porém o universo  
542 de dados eles não são tão grandes, ou seja, a gente não consegue provar de que  
543 as motos injetadas são mais duráveis. Então, nesse primeiro momento a gente  
544 gostaria de trazer essas motos Euro 5, gostariam de realizar esses testes com  
545 testes de... Esse problema da Abraciclo hoje, o foco dela é segurança.

546 Incluiríamos essa parte de emissões, traríamos esses dados aqui e assim como  
547 foi feito no programa de M na cidade de São Paulo, poderíamos discutir isso aqui,  
548 começar a provar que essas motos elas evoluíram e tem uma condição de que ela  
549 não é mais... Esse entendimento de ser descartável. Eu tenho uma moto de 20 mil  
550 km, e nós garantimos que se feita as manutenções, e a curva de deterioração  
551 dessas motos, elas são melhores. Caso isso não seja comprovado, porque na  
552 realidade como foi dito aqui, a gente não tem estudos. A gente tem ideias de quão,  
553 de grandeza de durabilidade, ou seja, quanto essas motos rodam. Mas o que  
554 acontece ambientalmente ou nas motos mesmo, hoje a gente não tem. A ideia  
555 seria, nesse primeiro trazer uma moto conforme está, ou seja, adiantar essas  
556 motos com OBD 2, com Euro 5, trazer uma moto mais próxima do que existe no  
557 mundo e aí começar a trazer dados, de como essas motos atuais rodam no Brasil.  
558 E pra próxima fase poderíamos todos sentar aqui e falar assim, olha, aquilo que  
559 você falou, que com 25 mil a moto morre, é verdade ou é mentira? A ideia seria  
560 essa. Então, não querer fazer hoje um pacote tão grande, mas e sim, a gente tem  
561 a ideia de trazer uma moto próxima do que existe no mundo, trazer dados pra  
562 gente sentar e fazer Grupos de Trabalho que, ou a Abraciclo entende que vai ser  
563 muito mais produtiva do ponto de vista ambiental, e em contrapartida a gente  
564 também está dando, ou está trazendo ao mercado um sistema de OBD que vai  
565 avisar ao consumidor, e a gente vai disponibilizar na rede, os dados de como  
566 arrumar. Porque, por exemplo, hoje se a pessoa tem uma moto que ela fala, ah,  
567 ela não tá atendendo emissões. O quê que eu faço? Ah, eu vou na  
568 concessionária. É caro, é longe, tem N motivos. Não. A gente vai disponibilizar pra  
569 aqueles itens de emissão... Acendeu a luz no meu OBD. Porque a gente quer  
570 trazer OBD 2, aí pular o OBD 1 pro 2, que você bem sabe que é muito mais  
571 efetivo. Acendendo essa luz o cidadão ele vai conseguir entrar no nosso sistema,  
572 seja por uma oficina credenciada, etc., etc., e ele vai conseguir ter os dados para  
573 concertar aquela moto, do ponto de vista de emissões, fora da rede. A gente tá  
574 penalizando o nosso pós-venda pra trazer esse tipo de informação. Então, eu só  
575 queria deixar claro aqui que, do ponto de vista de informação a gente tá sendo  
576 penalizado... O nosso pós-venda tá sendo penalizado. A gente tá fazendo as  
577 vezes de um programa de inspeção que não existe, a gente vai tá arcando com  
578 isso aí. E o que a gente quer em contrapartida é poder trazer uma moto próxima  
579 daquilo que existe na Europa. Ou seja, a gente vai tá adiantando essa moto.  
580 Então, quando o Paulo falou que é uma proposta justa, ou seja, a gente tá dando  
581 tudo aquilo que a gente pode, realmente, a gente tá trazendo uma moto o mais  
582 rápido possível, o tempo que a gente tá pedindo 2023, é o tempo de localizar  
583 essas motos pro nosso combustível. O OBD idem. Você bem sabe que o OBD 2 é  
584 mais difícil de calibrar, porque a gente tem um combustível único aqui e a gente  
585 tem moto flex, por exemplo. Então, a gente tá trazendo um pacote de benesses  
586 que a gente considera bastante agressivo e do ponto de vista ambiental a gente tá  
587 sendo, acho, que o mais sincero possível. Ou seja, a gente tá trazendo dados pra  
588 manutenção, trazendo dados de como vai ser o mercado. Em contrapartida a  
589 gente só quer trazer uma moto que não seja uma jabuticaba, seja algo próximo do  
590 europeu. Essa é a ideia. Não sei se eu consegui ser claro, mas essa é o espírito  
591 da nossa proposta. Obrigado.

592 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Alô! Eu só queria  
593 complementar. É que... Paulo, CNI/Abraciclo. Eu só queria complementar que,  
594 realmente não tem essa ideia de projetar pra 20 mil, né? Muito pelo contrário. Eu  
595 vou falar aqui o seguinte, se eu, (...) laboratório, se eu tiver o padrão de condições  
596 que a gente define as premissas de condições de uso, temperatura, etc., eu posso  
597 garantir, eu como fabricante, 40, 60 mil sem problemas, tá? Mas por quê que eu  
598 não tô podendo garantir e tô propondo uma prevenção? É exatamente porque tem  
599 alguns fatores externos que nós não dominamos. Se todos os meus usuários  
600 fossem do meu laboratório, eu não teria dúvida. É que hoje eu tenho uma  
601 diversidade tão grande das condições externas que nós estamos levantando. Eu  
602 já falei, a moto é um pouco diferente do automóvel. Então, qualquer condição  
603 que eu pegue uma chuva ou uma poça d'água, ela me muda tanto as  
604 características que eu não tô conseguindo dominar. Todos os meus projetos eu  
605 tenho uma margem de combustível também, é óbvio, porque a gente sabe que  
606 mesmo sendo garantida pela Petrobrás existem variações em todos os postos.  
607 Então, esses fatores eu também calculo o meu projeto. A minha produção eu  
608 também tenho, na produção em massa eu tenho que fazer, na minha produção de  
609 motores (...), uma tolerância máxima mínima. Então, às vezes, eu pego todas as  
610 condições mais desfavoráveis pra saber o quanto isso vai prejudicar e eu defino o  
611 novo patamar de produção. Então, é um projeto assim, que não é que a gente não  
612 queira. Rui, de novo, tô sendo muito honesto, eu, se eu tivesse todas as condições  
613 externas sob controle eu não teria dúvida de assinar aqui. Só que como eu tô  
614 falando que ainda não tenho todos os fatores externos. Então, a gente quer  
615 monitorar e garantir que eu vou checar lá. Eu não tô falando que eu quero garantir  
616 que não vou. Eu vou garantir, por isso que eu tô me comprometendo com os  
617 equipamentos, o RMI, OBD e 10 mil motos ano check-up, se precisar ou até com o  
618 apoio de vocês podemos fazer mais, desde que a gente tenha N 6, tá? Eu tô  
619 sendo muito transparente, que nós desejamos isso também, tá? Só que a gente tá  
620 ainda com algumas dificuldades de fatores externos, exatamente por causa da  
621 amplitude, desde usuário, desde condições de... Condição de uso, né? E até de  
622 combustível. Então, é só isso que eu quero reforçar, que em nenhum momento a  
623 gente falou 20 mil e acabou. Longe disso. Isso até eu ficaria triste se acontecesse.

624

625

626 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
627 Paulo. Prezados, como essa etapa a gente... É apenas conhecimento e rápida  
628 defesa da proposta, eu vou passar pro Bocuhy que tem uma terceira proposta pra  
629 fazer a defesa, aí a gente abre mais um ciclo de perguntas, eu já tenho aqui  
630 inscritos o Gabriel, o Fábio, o Gilberto e o Lakava. Aí a gente abre mais um ciclo  
631 de perguntas, onde cada membro da Câmara pode dirigir a cada um dos três  
632 proponentes as perguntas livremente, mas só pra gente terminar o primeiro ciclo  
633 de apresentação das propostas, tudo bem? Pode manter a placa levantada, eu  
634 vou passar só pro Bocuhy apresentar a sua proposta. Por favor, Bocuhy.

635

636

637 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Carlos Bocuhy,  
638 PROAM representando a SESBRA. Na verdade, Doutor André, eu vou ter que  
639 fazer um resgate do que aconteceu em 2011. Em 2011, por ocasião da aprovação  
640 da Resolução 423, nós entendemos que havia uma realidade a ser considerada,  
641 que era a rodagem das motos no Brasil, que era diferente do padrão europeu,  
642 quando se estimava 18 mil km no padrão europeu isso não poderia ser  
643 considerado pro Brasil. Primeiro lugar porque nós temos, começando pelo  
644 universo de motos, né? 5 milhões no Estado de São Paulo, por exemplo, São  
645 Paulo um bom exemplo disso, 1 bilhão e 200 mil motos rodando na Cidade de São  
646 Paulo hoje, 200 Mil são motoboys. Então, quando pensamos em durabilidade de  
647 catalizadores, fator de deterioração, nós vamos ter que considerar que, um  
648 usuário normal em São Paulo, em 18 meses ele gasta completamente o  
649 catalizador e vai tá lançando o total da poluição na atmosfera, na cidade. Estamos  
650 falando de hidrocarboneto, 5 vezes mais do que um veículos leve normal. É claro,  
651 isso tem algum impacto ambiental na questão do ozônio que provoca, inclusive  
652 (...). Todo mundo aqui sabe dos efeitos do ozônio atmosférico com relação à  
653 saúde da população. A outra questão são os motoboys, se eu tenho 200 mil  
654 motoboys rodando, esses motoboys rodam de 40 a 60 mil km por ano. Então, em  
655 aproximadamente 6 meses os motoboys gastam o catalizador das motocicletas.  
656 Isso tudo foi colocado por nós em 2011 e houve uma reunião da Câmara Técnica  
657 na época, e houve um acordo de cavalheiros entre nós, que essa questão ficaria  
658 pra ser discutida como um passivo do processo pra essa discussão atual. Então,  
659 eu fico muito satisfeito agora, ver a proposta do Ibama, que ela vem nessa linha  
660 de durabilidade que aqui nós defendíamos desde aquele período e nós  
661 entendemos que, mais do que uma nova proposta do PROMOT 5, ele traz em si  
662 um passivo ambiental de emissões desde 2011. Então, eu gostaria de conversar  
663 com a Abraciclo exatamente isso. Nós temos um passivo ambiental referente às  
664 emissões de motocicletas desde 2011, em função do dimensionamento  
665 equivocado da rodagem em solo brasileiro. Então, quando se fala de 20 mil hoje,  
666 como um avanço, na verdade, nós temos que considerar que isso não representa  
667 nada com relação aos dados que nós temos. E também o OBD como um alarme  
668 necessário, um monitoramento necessário para os usuários, pode não significar  
669 um grande avanço na medida em que nós sabemos que o perfil do usuário hoje,  
670 em São Paulo, ele mais obedeceria... Nós estaríamos mais seguros com a  
671 durabilidade de catalizador do que propriamente com a possibilidade de informar o  
672 usuário de que ele deve ir a oficina pra fazer um reparo. Soma-se a isso a  
673 ausência de uma inspeção veicular pra motocicletas e quando havia a evasão era  
674 de 50%. Eu acho que vocês acompanharam isso e tem uma ideia do problema  
675 com usuários de motocicletas. Quando nós pensamos e comparamos isso com a  
676 questão do ARLA, do Euro 5 e do ARLA, onde a Polícia Federal afirma hoje que 5,  
677 de 5 motoristas de caminhão, pelo menos um prática a burla do ARLA. Isso é um  
678 dado que eles têm, isso significa que 20% dos usuários não têm nenhuma  
679 preocupação. Pelo contrário. Dão no processo, desligam a chave geral, todo esse  
680 tipo de comportamento. Então, na questão do comportamento do brasileiro, por  
681 mais que eu queira confiar no cidadão, é muito melhor pra nós, como CONAMA,  
682 estabelecer uma norma com maior durabilidade e isso realmente nos daria uma

683 garantia. Isso é prevenir e não tentar alguma coisa pra remediar. Nada contra o  
684 OBD, mas ele não vai solucionar esse problema, né? Então, é isso Doutor André,  
685 eu queria colocar esse passivo que ficou, essa discussão ficou mal acabada  
686 naquela época. Nós temos um passivo, de fato, passivo de lançamento, de  
687 poluição por muitos anos, em função dessa inadequação e nós pedimos agora a  
688 boa vontade da Abraciclo no sentido de corrigir esse sistema, essas máquinas,  
689 porque elas realmente estão contribuindo pra prejuízos a saúde pública em  
690 regiões grandes, como São Paulo, por exemplo.

691

692

693 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
694 Doutor Bocuhy. Só um esclarecimento. Na proposta de vocês, então, só pra ficar  
695 claro pra todos os membros, há uma mudança sugerida no Caput. Volta lá no  
696 Caput, por favor, Ruan. Estabelecendo o prazo a partir de janeiro de 2021, né?  
697 Diferente das outras que não colocavam um prazo explicitamente. Vocês  
698 encampam a proposta de Inciso I do Ibama, né? De 36 mil km pra velocidade  
699 menor que 130, ciclomotor, motociclo, triciclo e quadriciclo. A dúvida que eu fiquei  
700 na proposta de vocês, no Inciso II, que em cima fala, velocidade menor que 130.  
701 Na proposta de vocês... Sobe um pouco mais ali, por favor, Ruan. Abaixa um  
702 pouco mais. Não há menção a essa faixa de corte na velocidade máxima. É isso  
703 mesmo?

704

705

706 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Eu acho que  
707 podemos alinhar com a proposta do Ibama, eu acho que tá muito próximo, né? Até  
708 facilitaria.

709

710

711 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Então,  
712 vocês retiram a proposta e encampam a proposta do texto original. É isso?

713

714

715 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Sim. Tá bem assim.

716

717

718 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
719 Bocuhy.

720

721

722 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Só colocando ali,  
723 justificando, Doutor André, no Caput a data de 2011 a 2021, reiterando a nossa  
724 preocupação com o grande passivo ambiental gerado por esse processo  
725 equivocado no passado.

726

727



728 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Certo.  
729 Obrigado. Bem senhores. Então, só resumindo o que foi apresentado agora.  
730 Temos uma proposta original que tá orientada pros valores praticados nos  
731 Estados Unidos. Né? Temos uma proposta do Setor Produtivo, trazido pela  
732 Abraciclo com uma orientação pros valores praticados na Europa. Né? A SESBRA  
733 segue a proposta original do Ibama, que é orientado aos valores americanos e,  
734 além disso, estabelece um prazo de 2021. Só pra gente ter clareza do quê que tá  
735 posto pra gente discutir. Com isso, então, a gente abre pra uma rodada de  
736 esclarecimentos, cada membro fique a vontade pra solicitar esclarecimentos a  
737 cada um dos proponentes, pra que em seguida a gente possa deliberar. Na ordem  
738 eu tenho o Gabriel, Fábio, depois o Gilberto, o Lakava e o Wanderley. Gabriel.

739

740

741 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Gabriel, Anamma. Eu gostaria  
742 de voltar num ponto da discussão entre o Rui e a CNI. Me parece, eu não sei se  
743 eu entendi certo ou não, mas eu pediria um esclarecimento da CNI. Mas me  
744 pareceu que a proposta de voltar à determinação nos fatores de deterioração a 20  
745 mil e 36 mil km, estaria associada à determinação em dinamômetro, medindo a  
746 emissão e não por quilômetro. O monitoramento proposto por eles até 60 mil, não  
747 sei, por aí, seria com base nos teste de campo, nos moldes da inspeção veicular,  
748 só que com os limites da tabela 2. É isso? Então, me parece que falta clareza no  
749 texto, eu até estava olhando aqui no texto, a gente não tá chamando... Tem uma  
750 proposta nossa que o Fábio apresentou, de mencionar claramente a tabela 2, mas  
751 falta um artiguinho aí, um parágrafo, dizendo que, pra determinação dos FD até 20  
752 mil ou 36, seria seguido o teste em dinamômetro, etc., etc. Pra o  
753 acompanhamento e monitoramento da frota de 10 mil veículos seria adotado o  
754 método de inspeção e o fabricante garantiria a conformidade desses veículos,  
755 vinculada a correta manutenção até os 60 mil. Eu acho que falta escrever isso de  
756 uma maneira mais clara. O segundo ponto que eu colocaria...

757

758

759 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Só antes da  
760 passar, Gabriel, você tá sugerindo, então, uma reponderação da Abraciclo no  
761 sentido de buscar uma harmonização na redação. É isso?

762

763

764 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – É. De buscar um... Botar um  
765 parágrafo dizendo: o monitoramento deve ser feito conforme CONAMA 418 e  
766 atendendo aos limites da tabela 2. Claramente. Porque a 418 é muito folgada pra  
767 essa moto. Mas a tabela 2 tá aqui pra isso, dando limites de inspeção. E expressar  
768 claramente que eles garantem esse atendimento até 60 mil. Se esse  
769 monitoramento não confirmar. Então, seria revisado o procedimento de teste em  
770 dinamômetro, até os 60 mil km, como tava proposto. É isso Abraciclo?

771

772

773 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Wanderley.

774 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Paulo, CNI/Abraciclo. Antes  
775 de falar o que o Gabriel perguntou eu só queria esclarecer o seguinte, a colocação  
776 que está conforme a norma americana, quer dizer, o procedimento é americano,  
777 agora, a questão da durabilidade não está de acordo, tá? Porque... É só pra deixar  
778 claro, pra não dá a entender que está conforme a norma americana. E volto da  
779 dizer, o que a Abraciclo desde o começo tá colocando, que nós queremos que  
780 esse programa, o PROMOT 5, ela seja implementada com muita clareza,  
781 objetividade, transparência. Não estamos escondendo nada. E obviamente que a  
782 questão da redação acho que a gente pode... Eu só não queria, que ficasse claro  
783 que a questão de 60 mil é só como colocar. Veja bem, eu não tô recusando que  
784 depois dos 20 mil nós vamos tá monitorando, vamos fazendo... Desde que todos  
785 façam a devida manutenção e reparo, eu não tenho porque não duvidar que o  
786 meu produto vai chegar. Só que eu não posso comprometer só de um lado sem  
787 ter a certeza do outro, né? Porque é a mesma coisa que eu falei, meu médico fala,  
788 olha, você vai viver até os 80, mas desde que você faça isso. Se eu não tô  
789 fazendo isso, eu não posso xingar meu médico porque eu não vou chegar aos 80.  
790 É só isso que eu quero dizer. Então, eu não posso falar, olha, a moto vai garantir  
791 60 se eu não tenho tudo isso garantido. Que olha, de novo é a questão  
792 comportamental, né? Porque a gente tem normas, negras pra tudo, né? Mas se as  
793 pessoas não têm a consciência do fazê-las, é que é complicado. É só isso,  
794 Gabriel. Eu acho que a questão de texto a gente pode... Eu só não quero que o  
795 fabricante fique garantindo 60 mil sem ter as outras questões, que eu acho que é o  
796 que a gente tá defendendo, que é a previsão e a inspeção que é muito importante.

797

798

799 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – (...).

800

801

802 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Eu acho que se a gente, se  
803 vocês concordarem com isso que eu disse, ficaria bem claro dessa forma. Quer  
804 dizer, a determinação do fator de deterioração segue o procedimento em  
805 dinamômetro, etc., tem norma pra isso, ABNT 14 mil e qualquer coisa, e a garantia  
806 até o 60 mil é a garantia de inspeção de acordo com a tabela 2, desde que a moto  
807 tenha feito as revisões e tenha sido cuidada adequadamente. Cabe aí dentro ou tá  
808 embutido dentro dessa declaração, de que o catalizador vai durar até lá, a menos  
809 que vocês especifiquem no manual do proprietário que tem que trocar o  
810 catalizador de tantos em tantos mil km. Isso daí é um marketing negativo, que eu  
811 acredito que nenhum fabricante vai querer fazer. Mas... Esse eu acho... É o  
812 entendimento que eu tô tendo dessa discussão toda e proponho até que a gente  
813 aprofunde no detalhe da redação disso. Um outro detalhe aqui, queria aproveitar  
814 pra colocar. O título desse capítulo poderia ser da durabilidade e dos fatores de  
815 deterioração. Só isso. Pra abranger todo esse assunto.

816

817

818 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Coloca  
819 embaixo, depois a gente... Mantém o de cima por enquanto. Só um minutinho.  
820 Como é que ficaria, Gabriel? Da durabilidade...

821

822

823 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Da durabilidade e dos fatores  
824 de deterioração.

825

826

827 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Tá. Vou  
828 deixar ali, por hora como proposta Anamma, depois a gente delibera. Eu ainda  
829 tenho aqui na ordem, o Fábio... Foi? Gilberto.

830

831

832 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
833 Ibama. Eu acho que boa parte da discussão aqui, que o Gabriel trouxe, ela é o  
834 ponto pertinente aqui, que a gente também achou confuso. Né? Vendo assim, um  
835 contexto maior das propostas. Tem uma nova proposta da CNI/Abraciclo também,  
836 no final do artigo dessa sessão, sobre a criação de um programa específico de  
837 monitoramento de durabilidade e tem, além disso, o RMI. Então, eu não sei se  
838 seria interessante a Abraciclo também anunciar, explanar com o texto em tela  
839 essas duas propostas, porque pra gente é um tanto, assim, você trazer dados de  
840 monitoramento em campo pra fins de homologação em (...) não era a nossa  
841 intenção. Nossa intenção é fazer, com a complementação dos... Do parágrafo  
842 trazido pela Cetesb, é você fazer um teste um pouco mais extrapolado em  
843 bancada, de moto, pra fins de homologação e não trazer um valor de durabilidade,  
844 de monitoramento em campo, que daí você tira um pouco, obtenção dos dados  
845 feitos pela inspeção veicular, mas coloca num programa dessa, da inspeção em...  
846 Aí oficinas autorizadas e tudo mais, que um campo de dados e de interferência  
847 que não compete ao Poder Público. Né? Então, trazer dados, esses dados  
848 externos, seria obviamente interessante pra fins de pesquisa e acompanhamento,  
849 mas não como dados oficiais pra implementação do PROCONVE. E quando  
850 coloca aqui na Resolução você acaba transferindo essa competência de validar  
851 dos dados, da garantia da coleta de dados ao Poder Público. Né? Então, ficou aí,  
852 justamente essa incógnita, né? De como fazer esse... Criar um programa de  
853 monitoramento de durabilidade, aí como se fosse em anexo a 418, pra daí depois  
854 fazer um acompanhamento dos fatores de durabilidade. Então, essa confusão que  
855 ficou... E aí mesmo com a complementação do Gabriel, ainda assim ficou faltando  
856 entender como que esse programa vai funcionar.

857

858

859 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
860 Eu vou seguir aqui, as inscrições. Eu peço depois a Abraciclo pra responder a  
861 todos, só pra gente ganhar um tempo e... Lacava.

862

863

864 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb)** – Obrigado. Lacava, Cetesb.  
865 Bom, eu queria resgatar um pouco a questão de política de PROMOT, né? Por  
866 quê que a gente faz, pra quê que tá se fazendo PROMOT? Eu acho que tá se  
867 fazendo uma certa confusão. Eu vejo uma boa intenção de Abraciclo em trazer,  
868 em tentar trazer pra cá exatamente o que tá sendo adotado na Europa. Mas, a  
869 gente já partiu de uma premissa, que é a premissa de que a moto no Brasil ela é  
870 usada de uma outra forma, não só porque nós temos modelos de características  
871 diferentes, como nós usamos de forma diferente. Se a gente tivesse falando há 15  
872 anos atrás, eu acho que a moto teria um uso, de fato, muito intensivo, como  
873 motoboys. Hoje não é a realidade. A realidade das cidades hoje é a pessoa ir  
874 trabalhar de moto, significa que ele roda 15 km por dia, nas áreas metropolitanas  
875 e, portanto ele roda 10 mil km por ano. Isso é o que as pessoas usam pra se  
876 deslocar, pra se locomover. Então, me parece que seria razoável que as motos  
877 pudessem, e aí eu não tô falando da poça d'água, porque o teste de durabilidade  
878 é feito em condições de laboratório. Então, não vai ter poça d'água. Ele vai, a moto  
879 durante os testes de durabilidade, eles vão passar exatamente pelas mesmas  
880 condições de manutenções ideais, pra poder fazer o cumprimento do teste. Então,  
881 a situação de rua, trazer essa variável da situação de rua, eu acho que é como  
882 colocou o Gilberto, aí nós vamos tá tratando de um outro assunto, que é a questão  
883 de inspeção veicular, que não é o objetivo dentro do processo de homologação.  
884 Eu não posso, depois de 10 mil... De 60 mil km, rodando 10 mil veículos, que eu tô  
885 olhando na rua com dados de inspeção e dizer, olha, realmente essa moto não  
886 atendia. E aí eu vou pedir todas as motos de volta porque não atende. Não faz  
887 sentido, ainda mais quando a gente sabe que o principal instrumento de controle é  
888 o catalisador, a gente dizer que eu não tenho dados suficientes pra construir uma  
889 moto que dure 2 anos ou 3 anos, 36 mil km é mais ou menos 3 anos de uso de  
890 uma moto no Brasil. Então, eu sinceramente, eu, ainda que eu entenda a boa  
891 vontade da Abraciclo, eu acho que não são argumentos suficientes pra uma  
892 discussão que a gente tá fazendo aqui, que é o processo de homologação das  
893 motos. É tentar garantir que as motos tenham uma durabilidade mínima de 36 mil  
894 km. Só fazer um comentáriozinho com relação aos ciclomotores. Nós discutimos a  
895 questão dos ciclomotores, nós sabemos a dificuldade que é, porque são motos de  
896 uma cilindrada mais baixa, pra quem não sabe, abaixo de 50 cilindradas. Hoje no  
897 Brasil, praticamente inexistem os ciclomotores e nós sabemos que talvez 35 mil  
898 seja muito pra um ciclomotor. Mas veja, a realidade que se impõe hoje não é de  
899 você ter ciclomotores com uma cilindrada muito baixa e de motorizar combustão  
900 na cidade. O que se espera é que, de fato você comece a ter, então, bicicletas  
901 elétricas, algo que possa de fato trazer melhoria ambiental, e não a gente trazer  
902 um produto de preço muito baixo, a combustão, e com uma durabilidade muito  
903 baixa.

904

905

906 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
907 Wanderley. Ok. Rui.

908

909

910 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. O Lakava falou tudo que eu  
911 queria falar.

912

913

914 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
915 Bocuhy.

916

917

918 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Só externar minha  
919 preocupação com relação às emissões. Eu acho que o Lacava coloca muito bem a  
920 importância do catalizador. Eu fico preocupado em dimensionar com baixo  
921 investimento em catalizador, durabilidade de apenas 20 mil km, qual seria a  
922 consequência em termos de emissões no Brasil, dos 26 milhões de motocicletas  
923 em território nacional, 26 milhões e 500 mil motocicletas, se nós vamos rodar mais  
924 do que duram os catalisadores. É o que se prevê. O que isso representa em  
925 ozônio, todo o território nacional? Eu acho que esse cálculo, essa discussão das  
926 emissões, nós temos que fazer aqui de forma muito clara, nós somos o Conselho  
927 Nacional do Meio Ambiente. Então, as questões de durabilidade, quando falamos  
928 de durabilidade, nós estamos falando exatamente nessa perspectiva de um  
929 equipamento eficiente pra controlar a poluição.

930

931

932 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
933 Bocuhy. Wanderley.

934

935

936 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Wanderley, CNI.  
937 Bom, eu queria comentar novamente, até com os nossos Conselheiros que  
938 chegaram depois, tanto o Renato quanto o Bernardo, que nós estamos aqui  
939 discutindo uma questão de durabilidade de motos e eu fiz uma seguinte pergunta,  
940 qual é a base científica e técnica que (...) a proposta do texto original. Pelo que eu  
941 entendi não existe. Tá? O modelo europeu foi feito e construído dentro de um  
942 estudo que eles fizeram na Europa. Nós aqui estamos tentando aplicar, não o  
943 modelo europeu que sempre foi o modelo adotado para o PROMOT, tá? Mas um  
944 pseudo modelo americano que não se aplica a durabilidade, conforme os  
945 fabricante aqui disseram. E eu fico com muito, assim, apreensivo em relação a  
946 isso, porque estabelecer algo que não tem base técnica, por essa Câmara, pode  
947 trazer um prejuízo muito grande aos fabricantes. Entendo a colocação da  
948 Sociedade Civil em querer mais garantias, né? Mas a gente também não pode  
949 contrariar a realidade. Eu sei que o Estado de São Paulo, a Cidade de São Paulo  
950 tem uma realidade que é diferente do Brasil. É bem diferente, né? Não posso  
951 aplicar a exigência, eu acho que dentro da Cidade de São Paulo exigência de  
952 controle tem que ser maior que em outros locais no Brasil, pelo número de motos  
953 concentradas na região, mas eu não posso também querer que, o que acontece  
954 na Cidade de São Paulo seja adotado num País do tamanho do Brasil, pra 98% da  
955 frota. A gente não defende isso, não acha que isso seja racional nem lógico. E eu

956 queria que os Conselheiros se debruçassem sobre isso, por quê? Porque adotar  
957 um novo número ou uma nova proposta sem o lastro técnico científico, traz muita  
958 insegurança ao setor. Então, aqui, Senhor Presidente, eu tô fazendo novamente  
959 para os Conselheiros novos que chegaram, tem essa questão que eu acho que  
960 ela é crucial, tá? O que nós estamos trazendo para a mesa de discussão, a  
961 indústria tá trazendo, é o que a Europa vai adotar. Imaginamos que seja algo  
962 robusto. E, além disso, sem uma base técnica que sustente isso, eu acho que é  
963 bastante temerário. Tá ok?

964

965

966 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
967 Wanderley. Bocuhy.

968

969

970 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Bom, eu queria  
971 responder o Wanderley como responderam a Napoleão, é o general (...), a  
972 diferença da Europa pro Brasil é que o clima europeu não é favorável pra uso de  
973 motocicleta, você tem durante um longo período do ano uma dificuldade de  
974 rodagem por causa do clima. Esse é um ponto. Segundo é que no Brasil se roda  
975 mais. Quando, durante toda a discussão com a ANFAVEA, a ANFAVEA aqui  
976 defendeu a posição de que nós teríamos que tropicalizar a questão dos  
977 caminhões, que nós temos que conhecer o solo brasileiro, testar, etc., etc., na  
978 verdade pra questão das motocicletas isso não vale, nós temos que considerar as  
979 condições reais do Brasil. Não é? Eu acho que os dados científicos, Wanderley,  
980 estão aí, é a rodagem, a rodagem média das motocicletas, estudos feitos pela  
981 Cetesb, 12 mil km em média, esse é o estudo científico, técnico. Nós temos dados  
982 da inspeção veicular, que foi um acúmulo grande em São Paulo e serve de  
983 elemento de discussão pra todo o Brasil como base científica. E nós temos  
984 também a questão da realidade brasileira do perfil do usuário de motocicleta, e  
985 quando nós consideramos a questão dos motoboys que rodam de 40 a 60 mil.  
986 Então, tentar defender pro Conselho Nacional do Meio Ambiente um padrão  
987 europeu pra motocicleta, nós vamos ter que repensar. Não é essa a lógica  
988 comparativa que nós podemos usar e carece de qualquer sustentação. Lógico, eu  
989 acho que nem científico. Então, eu gostaria de dizer que nós temos sim, dados  
990 técnicos, dados científicos que sustentam que o usuário de motocicletas no Brasil  
991 vai rodar muito mais e não pode se pensar num catalisador como alguma coisa  
992 que vai se fazer manutenção. Catalisador é simples, é material nobre dentro do  
993 tubo, gastou acabou. É 20 mil km. É 20 mil km de rodagem, não importa se eu vou  
994 macio ou não. Se eu rodar 20 mil km eu vou gostar o material nobre que ali está. E  
995 vai custar pro fabricante, aproximadamente, segundo os nossos cálculos, 7% do  
996 valor de uma moto dotar um catalisador pra 60 mil km. É o que vai custar a mais e  
997 se não fizer isso quem vai pagar é a saúde pública, porque a conta sai pelo outro  
998 lado do tubo. Não é? Você, na verdade, deixa de ter um investimento correto pra  
999 controle de poluição e depois você tem uma externalidade gerada que é paga pela  
1000 saúde pública. Então, esse tipo de lógica, esse tipo de raciocínio a gente não pode  
1001 aceitar. Eu acho que a Abraciclo vai ter que pensar melhor nessa questão da

1002 durabilidade dos catalizadores e, senão nós vamos ter, de novo, uma repetição do  
1003 mesmo erro que ocorreu lá em 2011, na Resolução anterior, e nós vamos  
1004 acumular mais passivo ambiental, mais internações, mais mortes, mais ozônio. E  
1005 lembrando que, ozônio é um material que tem uma capacidade de alterar os  
1006 organismos vivos de forma muito, muito forte, né? Nós não estamos falando aqui  
1007 de qualquer poluente.

1008

1009

1010 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Obrigado.**  
1011 Gabriel.

1012

1013

1014 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA) –** Gabriel, Anamma. Em  
1015 primeiro lugar eu quero endossar 100% do que o Bocuhy acaba de dizer. Essa é a  
1016 visão da Anamma também. Agora é importante, já que essa discussão voltou ao  
1017 início, vamos começar do começo. A proposta que emanou do Ministério, Ibama,  
1018 Cetesb, ela se baseou, não foi num chute, Wanderley, mas foi numa estática  
1019 nacional de que as motos rodam 60 mil km. Mais do que isso, 75% delas chegam  
1020 a 80 mil. A proposta que eu pessoalmente tinha feito como sugestão inicial era 80.  
1021 Agora, eu tava ficando animado com uma proposta da Abraciclo, que estava  
1022 buscando uma conciliação entre o que se faz na Europa e o que se precisa no  
1023 Brasil. Estava me parecendo que, se o conceito for aquele que eu acabei de... No  
1024 pronunciamento anterior, se for aquele, aquele que eu acabei de descrever, daria,  
1025 na minha opinião, e posso falar isso em nome da Anamma, pra fazer um esquema  
1026 de transição. A gente começa hoje com os padrões europeus, Euro 5, tudo  
1027 igualzinho ao de lá, mas faz uma demonstração que aquilo garante que as  
1028 emissões ficam sob controle até os 60 mil, pelo menos se a motocicleta tiver sob  
1029 os olhos de um IM. Esse seria um primeiro passo. O segundo passo é se essa  
1030 demonstração, esse monitoramento não confirmar. Então, far-se-ia uma mudança  
1031 futura de estender os testes de durabilidade até os 60 mil km, como o Brasil  
1032 precisa. Eu quero fazer mais uma sugestão, uma provocação aqui que é o  
1033 seguinte, no método de medição de fator de deterioração europeu, eu li em algum  
1034 canto daquela norma que, a Europa aceita medir até a metade da quilometragem  
1035 e extrapolar a segunda metade. A minha provocação seria, a gente mede até os  
1036 20 ou 35, como a Abraciclo propõe e extrapola até os 36 ou 60, pela mesma regra  
1037 de extrapolação estatística feita na Europa. E complementa com a vistoria tipo IM.  
1038 Então, o que falta é que a Abraciclo apresente um texto dizendo exatamente isso  
1039 em detalhes, em parágrafos e tal, pra dizer como é que vai ser feito, porque do  
1040 jeito que nós estamos a gente vai ficar voltando pro começo toda hora. E aí eu tô  
1041 com o Bocuhy, tem que ser... Tem que ser uma garantia de 60 mil km, de algum  
1042 maneira.

1043

1044

1045 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Obrigado,**  
1046 Gabriel. Gilberto.

1047

1048 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
1049 Ibama. É justamente um pouco do que o Gabriel falou e também dessa questão  
1050 de você aplicar o fator de deterioração tabelado no ensaio aí, pra durabilidade,  
1051 pré-homologação, ou seja, como condição pra você obter a licença. E aí a  
1052 pergunta justamente pra Abraciclo é, conhecimento... Se eles têm conhecimento,  
1053 que a proposta deles vem baseada justamente em ter mais informação, mas de  
1054 fato, a aplicação desse fator de deterioração de 1.3 e 1, né? Como a gente  
1055 colocou no § 1º do art. 10. Se essa... Considerando essa extrapolação, se na  
1056 tecnologia atual das motos lançadas isso não atenderia, né? Qual que seria de  
1057 fato o problema, se você extrapolar isso pra 36 mil? Então, seria justamente do, a  
1058 partir do olhar da indústria quais seriam os problemas técnicos encontrados pra,  
1059 ou fazer os ensaios, ou a aplicação dos fatores. Isso é uma discussão que a gente  
1060 gostaria de ter. E também aqui não fazer uma... Não deixar de comentar que o  
1061 trabalho feito pra publicação do M 4 lá em 2011 foi justamente, a gente tinha aí,  
1062 um vale de ausência de informações. Então, o que a gente aprovou em 2011 era o  
1063 que... O melhor possível pra aquele momento. Hoje a gente já tem uma  
1064 conformação de informações um tanto melhor, inclusive aí, pela primeira vez o  
1065 Ministério do Meio Ambiente publicando dados e inventário, né? Fez o inventário  
1066 de emissões. Isso foi em 2011, compilado em 2012 e depois em 2013 foi feito pra  
1067 todos os veículos. Então, a gente tem aí, uma conformação de informação muito  
1068 melhor do que era em 2011. Então, o que a gente tá avançando aqui, e trazendo  
1069 ainda, além disso, OBD, e essa proposta da Abraciclo pra gente é bastante  
1070 interessante de você adiantar o OBD M 2, do que a gente colocou na proposta  
1071 nossa, são avanços, né? Ninguém tá colocando aqui nenhum retrocesso ou  
1072 falando que tem um passivo pra recuperar. Estamos avançando. De fato estamos  
1073 avançando. Então, se puder ter aí a resposta da CNI.

1074

1075

1076 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
1077 Gilberto. Paulo.

1078

1079

1080 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – (...) Até colocar uma  
1081 proposta, pra ser mais objetivo, tá? E na verdade volto a dizer, não estamos  
1082 discordando dessas questões, apenas a Euro 5, de novo, não é uma (...) europeia,  
1083 tá? É que talvez tenha que mudar até a nomenclatura, né? Infelizmente. E  
1084 também, óbvio que nós estamos muito cientes das questões brasileiras, e é por  
1085 isso que a gente defende a tecnologia do flex. E olha, os maiores parceiros dos  
1086 nossos fabricantes são exatamente os motofretistas, né? E nossa preocupação é  
1087 fundamental. Então, dados e condição... Não, é só pra dizer a questão das  
1088 condições. Veja bem, quando eu disse que a gente tenha projeto e a teoria, sem  
1089 dúvida. Agora, é que alguns fatores que talvez eu não fui claro, é porque às vezes  
1090 preocupa. Então, por isso que eu tô falando, não é que nós não garantimos. Nós  
1091 queremos ter mais informações pra melhorar ainda mais. É sempre esse objetivo.

1092

1093



1094 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Márcio Azuma, CNI/Abraciclo. A gente  
1095 tem uma proposta de texto, eu gostaria de passar aqui, ao grupo. Mas antes  
1096 queria só complementar. Foi dito aqui do uso dos motoboys e do uso de  
1097 deslocamento de ida e volta ao trabalho. Quanto aos motoboys, existe uma  
1098 regulamentação específica a eles, por exemplo, você tem idade de frota... A moto  
1099 para uso profissional ela segue Leis municipais, ou seja, você tem um controle  
1100 maior do uso do motoboy. Então, motofretista ele segue uma regulamentação  
1101 específica a eles. E aí sim, o usuário normal que vai trabalhar, ida e volta pra  
1102 casa, realmente, esse é o consumidor comum. Mas é só deixar dito, que aquele  
1103 usuário severo, que é o motoboy, ele tem uma legislação específica. Isso aí é só  
1104 pra complementar aquilo que foi comentado aqui, na mesa. E, bom, basicamente  
1105 a proposta que a gente gostaria de, de repente melhorar essa redação, por  
1106 exemplo, poderíamos colocar para motocicletas, triciclos, quadriciclos com  
1107 velocidade máxima menor que 130, a distância a ser percorrido para determinação  
1108 dos FDs é de 20 mil km, conforme CONAMA 15, podendo ser estendida a 36 mil  
1109 km, desde que os ensaios de emissões sejam realizados nos termos  
1110 estabelecidos pela IN 6, Instrução Normativa Ibama 6 e 8 de junho de 2010, e nos  
1111 intervalos de manutenção do veículo, conforme o plano de manutenção  
1112 recomendado pelo fabricante e importador, representante legal. Então, a ideia  
1113 dessa nova redação seria dizer o seguinte, faríamos a rodagem europeia, vamos  
1114 falar assim, conforme a CONAMA 15. Após isso, a critério poderia ser estendida,  
1115 ou seja, no ato da homologação, ou a gente discutiria junto ao órgão certificador, a  
1116 Cetesb, se deveríamos ou não fazer essa extensão, conforme a Instrução  
1117 Normativa. Eu acho que dessa maneira a gente conseguiria fechar. Essa seria  
1118 uma proposta, eu não sei se estaria adequada ao grupo, mas a ideia seria,  
1119 manteríamos aquela moto adiantada...

1120

1121

1122 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Eu peço só,  
1123 então, que repita um pouco mais devagar pra gente conseguir digitar e colocar na  
1124 tela. Vamos lá.

1125

1126

1127 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

1128

1129

1130 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Tá bom.  
1131 Bem. Então, enquanto ele traz aqui a redação... Então, taxa esse daí. Cópia qual  
1132 embaixo, né? Que vai aproveitar uma parte da redação e deixa o de ciam taxado.  
1133 Enquanto a gente passa aqui a redação, eu vou seguir as inscrições. Bocuhy  
1134 desistiu da inscrição, por hora? Tá inscrito? Não? Ok. Rui e depois o Gabriel.

1135

1136

1137 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Eu queria...

1138

1139

1140 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

1141

1142

1143 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Eu queria só solicitar um  
1144 esclarecimento a Azuma San. É que pra mim tá um pouco confuso, que me  
1145 parece que estamos misturando alguns conceitos, né? Quando falamos de  
1146 durabilidade, nós estamos falando de ensaios padronizados em laboratórios, com  
1147 acúmulo de quilometragem realizado geralmente em laboratório ou em pista, em  
1148 condições muito bem controladas. E você faz o teste de emissão de escapamento.  
1149 Aqui me parece que nós estamos falando de resultado de marcha lenta pra  
1150 determinação de durabilidade. Me parece que estamos misturando os conceitos  
1151 ou eu estou entendendo errado?

1152

1153

1154 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Por favor.

1155

1156

1157 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Márcio Azuma, CNI/Abraciclo. Rui, o  
1158 seu entendimento ele está correto. A ideia seria o quê? Fornecer o fator de  
1159 deterioração, FD, rodando os testes até 20 mil km, por exemplo, nesse caso. Após  
1160 isso forneceríamos esses resultados conforme Instrução Normativa 6, porque isso  
1161 seria a maior ferramenta, do nosso ponto de vista, ótima pra poder comparar  
1162 aquilo que a gente está homologando com o levantamento de dados que a gente  
1163 gostaria de fazer junto ao moto check-up, com órgãos governamentais.  
1164 Basicamente a gente está misturando essas duas, esses dois procedimentos com  
1165 o instituto de, quando começarmos a discutir aqui, junto ao grupo, os resultados  
1166 daquele levantamento que a gente quer fazer em campo. Poder ter dados mais  
1167 comparáveis, ou seja, eu vou ter uma moto que eu rodei conforme CONAMA 15  
1168 até os 20 mil km, após isso rodaria conforme a IN 06, faria essa checagem que  
1169 você entendeu bem, seria conforme aquela tabela 2 de (...), isso seria uma  
1170 maneira de comprovar que a moto atende do ponto de vista ambiental, para o  
1171 procedimento de homologação. Tendo esses dados conforme IN 06 e o  
1172 levantamento junto ao moto check-up ou a nossa rede, ficaria até a critério do  
1173 Ibama, da Cetesb, pra fazer esse levantamento em algumas cidades, a gente  
1174 poderia comparar laranja com laranja, vamos falar assim. Essa seria a ideia.

1175

1176

1177 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Rui.

1178

1179

1180 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. A gente pode chamar isso aí  
1181 do que a gente quiser, exceto durabilidade. Isso não é durabilidade. Isso é um  
1182 outro método que estamos inventando agora, que certamente não é durabilidade.

1183

1184

1185 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Márcio Azuma, CNI/Abraciclo. Rui, na  
1186 verdade a gente está garantindo ou a gente está provando que a moto ela não é,  
1187 assim como o senhor Bocuhy comentou, ela acabou aos 20 mil km. Seria um  
1188 maneira da gente comprovar que ela continua controlando emissões. Ou seja,  
1189 nesse primeiro momento traríamos o FD, traríamos uma garantia de que a moto  
1190 realmente não é descartável, que ela está emissionando, apesar de ter  
1191 ultrapassado aqueles valores que são preconizados na Europa, a gente garante  
1192 que ela continua com o catalisador trabalhando. Isso aí eu acho que seria uma  
1193 maneira da gente poder legalmente provar que aquela moto não é descartável. E  
1194 pro PROMOT M 6, aí sim a gente poderia ter esse universo de dados, a gente  
1195 teria uma condição melhor. A ideia não é resolver tudo no PROMOT 5. É criar um  
1196 ambiente, ou criar um pacote de dados, ou criar uma situação que pra próxima  
1197 reunião, em vez da gente sentar a essa mesa e falar: quais são os dados  
1198 científicos? Ah, não tenho. Só tenho o que roda no mercado. Não. Da próxima vez  
1199 a gente vai sentar aqui e vai ter. falar assim, olha, a gente tem estes dados. Eu  
1200 acho que seria muito mais produtivo do ponto de vista técnico. Essa é a ideia da  
1201 Abraciclo. Tá? Ou seja, fazer aos poucos. Fazer agora essa proposta e na  
1202 próxima realmente, a gente vai ter todos os dados técnicos e tudo necessário pra  
1203 dar o prosseguimento.

1204

1205

1206 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Bem, só pra  
1207 ficar claro pra todos os membros, vamos entender o conjunto do que a Abraciclo  
1208 tá propondo agora, nessa nova proposta. Né? Mantem-se o Caput original, não é  
1209 isso? Senhor Paulo, o Caput mantém, você concordam com a redação original.  
1210 Certo? O Inciso I mantém a proposta original de vocês. É isso? 11 mil km pra  
1211 ciclomotores. Eu peço silêncio, por favor, vamos prestar atenção na proposta que  
1212 tá sendo apresentada. Então, o Caput, a Abraciclo concorda com o texto original,  
1213 ela mantém o Inciso I que tá em tela, 11 mil km pra ciclomotores e ela apresenta  
1214 uma nova redação... Aí, coloca os dois, pro Inciso II e pro III. O 2 mantém pra  
1215 motociclo, triciclo e quadriciclos, com velocidade máxima menor que 130 km por  
1216 hora, a distância a ser percorrida para determinação dos FDs é de 20 mil km,  
1217 conforme CONAMA 15, podendo ser estendida a 36 mil km. Eu acho que tem uma  
1218 vírgula aí. Desde que os ensaios de demissão sejam realizados nos termos  
1219 estabelecidos pela Instrução Normativa do Ibama nº 06/2010. Tá correto esse  
1220 número? É porque no texto original tava sem o número aqui. Ok. E os ensaios de  
1221 emissão devem ser realizados nos intervalos de manutenção do veículo, conforme  
1222 o plano de manutenção recomendado pelo fabricante ou importador. Pergunto se  
1223 essa parte do ensaio da emissão não ficou meio repetitivo, até um pouco  
1224 conflitante? Porque em cima fala: desde que os ensaios de emissão sejam  
1225 realizados nos termos da Instrução 06/2010. E os ensaios de emissão devem ser  
1226 realizados no intervalo de manutenção. Eu pergunto se faz sentido essa parte final  
1227 ou se basta suprimir, depois de 2010, até antes de conforme o plano de  
1228 manutenção, Abraciclo?

1229

1230

1231 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

1232

1233

1234 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, após,  
1235 qual palavra? Se tem o texto que é pra ser retirado de... De onde até onde?

1236

1237

1238 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

1239

1240

1241 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Deixa ‘nos  
1242 intervalos’. Para motocicletas, triciclos, quadriciclos, com velocidade máxima menor  
1243 que 130 km por hora, a distância a ser percorrida para determinação dos FDs é de  
1244 20 mil km, conforme o CONAMA 15, podendo ser estendido a 36 mil km, desde  
1245 que os ensaios de emissão sejam realizados nos termos estabelecidos pela  
1246 Instrução Normativa nº 06, conforme...

1247

1248

1249 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

1250

1251

1252 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – De acordo?  
1253 Pode ser de acordo, segundo? De acordo com... Tem uma crase ali que tá me  
1254 incomodando. A 36 mil km, tem crase ali? Não, né? Então, tira aquela crase, que  
1255 gerou incômodo geral. Aí. Isso. Vamos ver como é que ficou. Então, pra motociclo,  
1256 triciclo e quadriciclo, com velocidade máxima menor que 130 km por hora, a  
1257 distância a ser percorrida para determinação dos FDs é de 20 mil km, conforme  
1258 CONAMA 15. Depois a gente arruma o (...).

1259

1260

1261 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

1262

1263

1264 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – 1595?  
1265 Então... Depois a gente... Depois vê a data certinha e vê o padrão que a gente tá  
1266 adotando. Mas o mais importante é que a proposta da Abraciclo diz que é, 20 km,  
1267 conforme a CONAMA 15, podendo ser estendido a 36 mil km, desde que os  
1268 ensaios de emissão sejam realizados de acordo com a Instrução Normativa do  
1269 Ibama nº 06/2010, nos intervalos de manutenção do veículo, conforme plano de  
1270 manutenção recomendado pelo fabricante ou importador.

1271

1272

1273 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

1274

1275

1276 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, na  
1277 terceira linha, no final, depois de 'sejam realizados', tira a vírgula. Resolução  
1278 CONAMA. Resolução CONAMA nº 15. Então, a Abraciclo traz uma nova proposta.  
1279 Vamos abrir a discussão sobre essa, se... É, tem que... O 3 também, já vamos  
1280 fazer os ajustes. Tem que ser junto, porque no 3... Vamos lá, por favor. Por favor.  
1281 Por favor, peço que se acalmem. Inciso III, para motocicletos, triciclos, quadriciclos  
1282 com velocidade máxima maior ou igual a 130 km por hora, a distância a ser  
1283 percorrida para determinação dos FDs é de 35 mil, conforme Resolução CONAMA  
1284 15/95, podendo ser estendido a 60 mil km, desde que os ensaios de emissão  
1285 sejam realizados nos termos estabelecidos pela IN nº 06/2010. Aí a gente faz o  
1286 mesmo ajuste que fez no texto de cima. Já passo a palavra pra você, porque o  
1287 Gabriel tava inscrito antes.

1288

1289

1290 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Gabriel, Anamma. Esse texto  
1291 tem uma confusão, o Rui está bravo lá com toda razão. Tem uma confusão de  
1292 métodos, a determinação de fator de deterioração é feita em dinamômetro, em  
1293 emissões medidas em gramas por quilômetros. (Ponto). Não dá para estender a  
1294 36 mil e achar um número ao 36 com o teste da CONAMA com 15... Não, com a  
1295 15 dá, com a IN 06. A IN 06, não mede fator de emissão, ela diz se a moto está  
1296 boa ou ruim. Se ela está dando o mesmo resultado que dava com 20 mil  
1297 quilômetros ou se ela piorou. Isso dá para ver. Então, não é estendido conforme a  
1298 IN 06. São duas coisas diferentes. O fator de deterioração deveria parar ali nos 20  
1299 mil quilômetros, ali conforme a Resolução 15 de 95. (Ponto) acaba aí. Depois teria  
1300 um parágrafo, o fabricante deve garantir que essa emissão permaneça sob  
1301 controle mediante a inspeção de veículo, segundo a IN 06, e falta ali dizer,  
1302 conforme tabela dois, que tem limites mais apertados até 36 mil quilômetros.

1303

1304

1305 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Certo. São  
1306 dois pontos. Pergunta a Abraciclo se há convergência com essa proposta  
1307 apresentada pelo Gabriel? E se em havendo a gente passa para fazer uma  
1308 redação, e enquanto a gente faz a redação a gente passa para o Rui. Há  
1309 convergência?

1310

1311

1312 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Há convergência.

1313

1314

1315 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Há  
1316 convergência. Então, o que eu vou pedir? Gabriel, venha até a mesa ou faça daí  
1317 enquanto eu passo para o Rui que estava inscrito na sequência e a gente coloca  
1318 em tela essa nova proposta já modificada.

1319

1320

1321 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Eu casaria de solicitar um  
1322 esclarecimento a CNI, vocês estão referenciando aí a Resolução CONAMA 15. É  
1323 isso, não é? Que dispõe sobre a nova classificação dos veículos automotores para  
1324 controle de emissão veicular de gases, material particulado e evaporativo. Eu não  
1325 entendi, porque citou.

1326

1327

1328 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Aí já estão  
1329 mudando Rui. Estão propondo já mudar para 432.

1330

1331

1332 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Obrigado.

1333

1334

1335 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Bem, então,  
1336 eu ainda tenho inscrito a Zuleica. Eu pergunto Zuleica, se vale a pena esperar as  
1337 propostas evoluírem? Bem, está sendo feita a correção aqui das Resoluções IN.  
1338 Eu pergunto ao Gabriel se ele vai fazer a proposta daí do parágrafo? Ah, está  
1339 escrevendo já. Ótimo. Então, vamos conceder alguns minutos para o ajuste da  
1340 proposta, para que a gente possa analisar. Como estamos Fábio? Vamos retomar  
1341 a sessão. Por favor, peço que todos tomem assento. Senhores, por favor. Vou lá  
1342 pelo nome, Rui, Borsari, Bocuhy e Gabriel, por favor, retomem os seus assentos  
1343 para que a gente possa... Eu sei disso, mas vamos retomar para a gente falar no  
1344 microfone que aí todos podem ouvir. Gilberto, Abraciclo, vamos lá? Senhores. Rui,  
1345 por favor. Senhores temos aqui uma proposta que foi trazida pela Anamma  
1346 buscando uma aproximação com a proposta apresentada pela Abraciclo. Eu vou  
1347 ler no conjunto. Gilberto vamos lá? Vamos lá. Então, a proposta trazida pela  
1348 Anamma a partir da proposta trazida pela Abraciclo, no conjunto mantém o caput,  
1349 mantém o inciso I apresentado pela Abraciclo nessa proposta Anamma. A  
1350 diferença viria no inciso II e III. Gente, por favor, eu vou interromper a reunião até  
1351 que todos façam silêncio, porque eu estou pedindo já há três minutos a  
1352 colaboração. Obrigado. Então, a diferença está no inciso II que na proposta trazida  
1353 pela Anamma viria com a seguinte redação: para motocicletas, triciclos e  
1354 quadriciclos com velocidade máxima menor que 130 quilômetros por hora, a  
1355 distância a ser percorrido para a determinação dos FBs é de 20 mil quilômetros  
1356 conforme Resolução CONAMA número 432 de 2011. E teria um novo parágrafo  
1357 que depois vai ser deslocado para baixo, dizendo o seguinte: para atendimento ao  
1358 disposto no inciso II o fabricante ou importador deverão oferecer a garantia de  
1359 durabilidade das emissões até 36 mil quilômetros, respeitando os limites  
1360 estabelecidos na tabela dois do anexo dessa Resolução, segundo os  
1361 procedimentos de medição estabelecidos na Resolução 418/2009 respeitando o  
1362 plano de manutenção estabelecido pelo fabricante. Viria também o inciso III,  
1363 fabricante ou importador. Viria... Foi no lugar errado. Inciso III, a nova proposta  
1364 seria: para motocicletas, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima maior ou  
1365 igual a 130. Não é? O outro é menor que 130. A distância a ser percorrido a  
1366 determinação do FBs é de 35 mil... Esse não, é o de baixo já. Esse está superado,

1367 é o de baixo... Perdão. Inciso III, para motocicletas, triciclos e quadriciclos com  
1368 velocidade máxima, maior ou igual a 130 quilômetros por hora, a distância  
1369 percorrida para a determinação dos FDs é de 35 mil quilômetros, conforme  
1370 Resolução CONAMA 432 de 2011. E viria um novo parágrafo, também seria  
1371 deslocado para baixo, com a seguinte redação: para atendimento ao disposto no  
1372 inciso III, o fabricante ou importador deverão oferecer a garantia de durabilidade  
1373 das emissões até 60 mil quilômetros, respeitando os limites estabelecidos na  
1374 tabela dois do anexo dessa Resolução, segundo os procedimentos de medição  
1375 estabelecidos na Resolução CONAMA 418/2009, respeitando o plano de  
1376 manutenção estabelecido pelo fabricante ou importador. Então, eu vou abrir para  
1377 inscrições. Pergunto a Abraciclo se essa proposta atenderia, essa proposta aí  
1378 trazida pela Anamma? Sim? Ali, só fazendo um ajuste de redação trocando o  
1379 respeitando o plano por de acordo com o plano, para ficar mais clara a redação.  
1380 Consulto a Abraciclo se há convergência com essa proposta trazida pela  
1381 Anamma?

1382  
1383

1384 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Só mais um minuto.  
1385 Que é só uma palavra aqui.

1386  
1387

1388 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Paulo.

1389  
1390

1391 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Eu só queria deixar um  
1392 pouco mais claro no plano de manutenção recomendada, que ela fosse pelas  
1393 redes credenciadas autorizadas. Para não ficar muito aberto, porque só pela  
1394 manutenção, ela não deixa a garantia de quem está fazendo no local certo.

1395  
1396

1397 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Paulo, indica  
1398 o dispositivo ao qual o senhor está se referindo. Podemos tachar a primeira  
1399 proposta de cima? Só para ir limpando? Ok, então tacha. Aí na parte de baixo,  
1400 podemos colocar então, retirar todo o proponente. Aí na parte de baixo, no que  
1401 seria o novo parágrafo. É isso?

1402  
1403

1404 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Exato.

1405  
1406

1407 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ali então,  
1408 manutenção estabelecida pelo fabricante e/ou importador está sugerindo  
1409 acrescentar a expressão.

1410  
1411

1412 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Desde que realizado...

1413 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Lá no final  
1414 do parágrafo, (vírgula). Depois de importador (vírgula). Desde que...

1415

1416

1417 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Realizado nas  
1418 concessionárias ou na rede credenciada.

1419

1420

1421 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Desde que  
1422 seja realizado na rede credenciada.

1423

1424

1425 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Isso inclui todos.

1426

1427

1428 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Porque  
1429 realizado na rede credenciada? A manutenção. Então, desde que realizada na  
1430 rede credenciada. Não é? Eu pergunto a Anamma que trouxe a proposta, se  
1431 recepciona esse acréscimo?

1432

1433

1434 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Gabriel, Anamma. Estamos  
1435 de acordo.

1436

1437

1438 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Tudo  
1439 bem, a gente está só buscando a aproximação. Desde que a manutenção seja  
1440 realizada. Não?

1441

1442

1443 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*

1444

1445

1446 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Esse aí o  
1447 que é realizado? Porque tem um plano a manutenção em cima. O que vocês estão  
1448 querendo dizer é, desde que a manutenção seja realizada na rede credenciada,  
1449 isso é? Aí tem algumas considerações que podem ser feitas é: esse seria o único  
1450 caminho. Não é? Procurar a rede credenciada, tem outras opções. Isso restringe  
1451 de alguma forma o comando?

1452

1453

1454 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Não.

1455

1456

1457 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – São coisas  
1458 que a gente está ouvindo...



1459 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Pode falar, a rede  
1460 credenciada, quer dizer, então, ela abre para todos que tiverem condições  
1461 técnicas.

1462

1463

1464 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ajusta aqui  
1465 também. Então, senhores temos em texto trabalhado pela Anamma, a partir da  
1466 proposta da Abraciclo. E eu pergunto se algum membro da Câmara gostaria de  
1467 fazer alguma colocação, em especial o Ibama, a Cetesb, estão analisando, é isso?  
1468 Adriana.

1469

1470

1471 **A SR<sup>a</sup>. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARIO (DConama)** – Adriana,  
1472 Dconama. Eu queria fazer uma pergunta para CNI/Abraciclo, a questão que a  
1473 gente está estranhando é você condicionar que o particular vá a rede credenciada.  
1474 Porque não pode em uma Resolução CONAMA estabelecer. A gente está fazendo  
1475 uma coisa de... O PROMOT, eu estou fazendo uma obrigação entre o agente  
1476 fiscalizador ou o Ibama que tem uma atribuição legal de cuidar da poluição do ar  
1477 por veículos e motos para o fabricante. Então, é uma relação fabricante/órgão  
1478 ambiental. O proprietário da moto, do carro e etc., ele entra só como alguém que  
1479 detém aquele veículo. Eu não posso colocar uma obrigação para ele. Está me  
1480 parecendo que exigir que ele vá nessa rede credenciada é um exagero. Não é que  
1481 é um exagero, é ilegal, é uma extrapolação da competência do CONAMA. Essa é  
1482 a avaliação que a gente está fazendo aqui.

1483

1484

1485 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Daniel.

1486

1487

1488 **O SR. DANIEL COBUCCI DE OLIVEIRA – TITULAR (MS)** – Daniel, Ministério da  
1489 Saúde. Bom dia. Só complementando o que a Adriana colocou, que eu concordo  
1490 com a colocação dela. Mas, eu acho que eu entendo porque vocês colocaram  
1491 como sendo rede credenciada, e com outras palavras, vocês querem dizer que  
1492 precisa ser feita uma manutenção adequada. Então, esse texto ao invés de  
1493 colocar aí... Mas, eu continuo concordando que a gente não pode direcionar para  
1494 uma rede credenciada. A gente não poderia, desde que a manutenção seja feita  
1495 conforme previsto no plano de manutenção. Então, eu acho que é só aí mesmo. É,  
1496 está certo. Desculpa.

1497

1498

1499 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – O problema  
1500 é que na parre de cima já fala, de acordo com o plano de manutenção  
1501 estabelecido pelo fabricante ou importador.

1502

1503

1504 **O SR. DANIEL COBUCCI DE OLIVEIRA – TITULAR (MS)** – Perfeito. Eu não  
1505 tinha percebido isso. Então, para mim fecharia até a vírgula.

1506  
1507

1508 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Eu pergunto  
1509 a Abraciclo se diante dos apontamentos realizados e essa dúvida sobre  
1510 extrapolação de competência do CONAMA, lembrando que as resoluções aqui  
1511 propostas, elas têm abrangência no âmbito o SISNAMA. Então, eu pergunto se  
1512 vocês abrem mão dessa expressão no final do parágrafo para tentar averiguar a  
1513 possibilidades de convergência com outros setores aqui representados?

1514  
1515

1516 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Não, não, tudo bem,  
1517 podemos retirar. Eu só quero deixar claro porque foi a nossa preocupação. Né?  
1518 Porque, como já falei, que não existe nenhuma regulamentação de que as peças  
1519 de reposição sejam obrigatoriamente da mesma especificação original. Daí a  
1520 preocupação.

1521  
1522

1523 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Certo.  
1524 Obrigado. Rui.

1525  
1526

1527 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Aliás, dentro dessa linha de  
1528 raciocínio eu queria um esclarecimento. No caso a garantia da moto se dará por  
1529 36 mil quilômetros? Em outras palavras, ele poderia até a 36 mil quilômetros trocar  
1530 um catalisador de graça, se acusasse os limites acima... De marcha lenta acima  
1531 da tabela dois?

1532  
1533

1534 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Abraciclo.  
1535 Se identifica, por favor.

1536  
1537

1538 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Paulo, CNI/Abraciclo.  
1539 Obviamente que se identificar o que problema é do produto, seja do conjunto do  
1540 catalisador ou coisa assim. Sim. É por isso que a gente quer ter a certeza que é só  
1541 esse... Que como eu disse tem outros vários problemas. Então, desde que seja  
1542 identificado que o problema é esse, é essa a nossa proposta. De ter a garantia  
1543 que o catalisador, como você está colocando, ela seja substituída.

1544  
1545

1546 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*

1547  
1548

1549 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Sim. É para ficar claro,  
1550 porque às vezes é igual a qualquer garantia de veículo. Se você tem  
1551 comprovadamente que o problema foi daquele produto. Sim, sem dúvida.

1552

1553

1554 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Gabriel.

1555

1556

1557 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Gabriel, Anamma. Talvez  
1558 para maior clareza nesse parágrafo, é mencionar que o veículo seja mantido de  
1559 acordo com o plano de manutenção nas suas condições originais. Para não ter  
1560 peça de reposição que não seja da marca e coisa assim. E eu queria sugerir mais  
1561 um parágrafo... Vamos por partes.

1562

1563

1564 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Sobre essa  
1565 inclusão, a Abraciclo está de acordo?

1566

1567

1568 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Paulo CNI/Abraciclo. Sim,  
1569 essa foi a preocupação.

1570

1571

1572 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então,  
1573 vamos já colocar a proposta. Só para a gente ficar par e passo. Assim que ele  
1574 colocar o texto eu peço para ele verificar, Bernardo. Só por partes, chegaremos lá.  
1575 Então, Gabriel qual é a sua proposta?

1576

1577

1578 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – É acrescentar.

1579

1580

1581 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Depois de...

1582

1583

1584 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Vamos ver.

1585

1586

1587 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Indica  
1588 sempre assim, na linha tal do dispositivo tal, acrescentar ou retirar. Porque aí fica  
1589 mais fácil para a mesa entender. Para quem está na mesa entender.

1590

1591

1592 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Depois de 418/2009,  
1593 mantidas as condições originais do veículo ou do motociclo. Do veículo, fica  
1594 melhor, mais genérico, e de acordo... Já está. E na primeira linha a última palavra

1595 ao invés de deverão é deverá o fabricante. Na condição do e, é plural. Então, já  
1596 fazemos esse ajuste para o de baixo. Bernardo, a sua colocação é sobre essa  
1597 expressão ou é diferente?

1598

1599

1600 **O SR. BERNARDO SOUTO – TITULAR (CNC)** – Bernardo, CNC. Eu tinha uma  
1601 sugestão, mas que vai de encontro o Gabriel da Anamma falou. Então, a sugestão  
1602 dele me atende então, eu acho que não precisa eu ficar me delongando aqui.

1603

1604

1605 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado  
1606 Bernardo. E o Gabriel ia apresentar agora um segundo ponto.

1607

1608

1609 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – O segundo ponto é que esse  
1610 aspecto é a transição entre o que vem da Europa e o que a gente precisa aqui.  
1611 Talvez fosse conveniente criar um terceiro parágrafo dizendo que o disposto  
1612 nesses dois parágrafos permanecerá em vigor por tantos anos, dois anos, sei lá,  
1613 um prazo. E o Ibama deverá confirmar a necessidade de estender os textos de  
1614 durabilidade até 60 mil quilômetros ou não em função das estáticas levantadas por  
1615 esse monitoramento. Pelo programa.

1616

1617

1618 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Como seria  
1619 um comando atribuído ao Ibama, eu consulto o Ibama sobre essa proposta.  
1620 Enquanto o Ibama responde eu peço que alguém já passe a redação aqui do que  
1621 seria esse parágrafo.

1622

1623

1624 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Gilberto, Ibama. De fato, para  
1625 a gente avaliar só esse pedaço a gente tem que avaliar como um todo, e a gente  
1626 não está em condições aqui de fazer essa ampla análise. Nesse exato momento a  
1627 gente tem que pedir um tempo para responder não só a proposta da Anamma aí  
1628 com convergência da CNI, mas de repente para pensar uma contraproposta.

1629

1630

1631 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Certo. A  
1632 gente coloca... Eu peço para o Gabriel trazer a proposta. O que a gente pode  
1633 fazer? Ouvimos... A gente vai ouvir aos demais que estão inscritos. O que a gente  
1634 pode fazer no encaminhamento do trabalho é antecipar um pouco o almoço que aí  
1635 já cria um espaço de tempo onde os proponentes podem dialogar, enfim, ou  
1636 pensar melhor nas propostas que estão sendo colocados. Ou avançamos,  
1637 verificamos se os outros dispositivos desse artigo já podem ser deliberados. Mas,  
1638 vamos na ordem ouvindo aí quem está inscrito. Eu peço... O Fábio está fazendo  
1639 uma proposta, é isso? Então, enquanto você faz a proposta eu vou passar para os  
1640 demais que estão inscritos. Zuleica.

1641

1642

1643

1644

1645

1646

1647

1648

1649

1650

1651

1652

1653

1654

1655

1656

1657

1658

1659

1660

1661

1662

1663

1664

1665

1666

1667

1668

1669

1670

1671

1672

1673

1674

1675

1676

1677

1678

1679

1680

1681

1682

1683

1684

1685

1686

**A SR<sup>a</sup>. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – Zuleica, APROMAC. Eu queria perguntar, talvez o pessoal do Cetesb ou Ibama podem ajudar, se eu estou entendendo e... Mas, provavelmente estou entendendo errado. Se a motocicleta, por exemplo, ela... Eu estava vendo aqui que ela pode rodar até 200 mil quilômetros. Eu vi várias motocicletas a venda aqui são centenas, quase... Só em um site de vendas de motocicletas. O fabricante vai garantir o catalisador até na proposta da ABEMA 36 mil? Da Anamma. E a proposta da ABEMA é 60 mil. É perfeitamente factível do ponto de vista tecnológico 60 mil. Porque eu tive uma dúvida conversando com a Marília, se eu entendo é só uma... Já é uma tecnologia dominada e isso criaria uma questão de preço, de custo de moto, 60 mil. Não seria mais, 60 mil não é o suficiente para a gente garantir depois. Se uma moto pode ainda rodar mais uns 100 mil quilômetros depois disso, significa que dificilmente pelo comportamento e perfil dos donos de motocicletas, eles vão trocar esse catalisador, eles vão estar emitindo bem acima a partir daí. Então, não seria mais seguro do ponto de vista da saúde pública que a gente colocasse o catalisador de 60 mil e fosse fazendo todas os testes até lá, pelo menos como diz ali no plano de manutenção, entre as manutenções? Como é a proposta da ABEMA, eu queria ver a opinião da ABEMA... Da Cetesb em relação a proposta da Anamma, que está diminuindo. Ok?

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Rui pode responder?

**O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Então, no nosso entendimento aqui, eu já falei assim, são misturas de conceitos. Né? Então, quando a gente fala lá em fazer 60 mil lá, fazer por ensaios de marcha lento, não dá para dizer que isso é garantia de durabilidade. Só está garantindo que em marcha lenta não passou os valores de tabela dois. Mas, pode ser que a durabilidade já tenha se perdido há muito tempo. Assim, eu não vejo garantia das durabilidades. Quanto a tecnologia, eu lembro que veículos nós estamos... Veículos leves. Não é? Nós estamos indo para 160 mil quilômetros, já na próxima fase. Portanto, a tecnologia, ela existe. Houve proposta de 80 mil quilômetros. Então, nós entendemos que os 35 que nós estamos propondo, e os 60 mil é bastante... Está dentro da razoabilidade. Não é o ideal, não é o melhor dos mundos, mas nós entendemos que assim haveria algum progresso, algum avanço.

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado Rui. Zuleica, no microfone e se identificando, por favor.

**A SR<sup>a</sup>. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – Zuleica. Então, diante da resposta da Cetesb, eu estou aqui fazendo uma especulação. Eu sei que tem

1687 mudanças de conceitos, de testes, mas eu estou pensando mais no catalisador  
1688 em si, em torno de... Quando você coloca 35 mil ali, você está sendo, vamos dizer  
1689 assim, você quer encontrar um consenso ou você... Ou é uma questão técnica?  
1690 Não poderia colocar mais que 35 mil na proposta da Anamma?

1691

1692

1693 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Gabriel, Anamma. Primeiro,  
1694 essa proposta não é propriamente minha. Eu estou buscando encontrar um  
1695 consenso entre a proposta da Abraciclo e a necessidade brasileira de chegarmos  
1696 a uma garantia das emissões até 60 mil quilômetros, 36, quantos forem. Esse  
1697 seria, pelo que eu entendi é uma etapa intermediária em que se mantém as regras  
1698 europeias, e essa oferta desse monitoramento da frota seria uma garantia  
1699 adicional que a Abraciclo está trazendo no sentido de mostrar que a moto chega lá  
1700 na quilometragem mais elevada. É esse o nosso entendimento. Hein?

1701

1702

1703 **A SR<sup>a</sup>. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – E o mecanismo de emissão?

1704

1705

1706 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Com o mesmo nível de  
1707 conformidade. Agora, falta uma correspondência firme entre o teste de marcha  
1708 lenta e o teste de manômetro. Nisso aí existem correlações, mas que a gente não  
1709 tem ainda. Então, esse monitoramento vai servir para mostrar isso e esse  
1710 parágrafo que eu sugeri a mais que nós estamos redigindo aqui é justamente para  
1711 mencionar esse fato. Quer dizer, dar-se um tempo de validade para isso para  
1712 poder permitir antecipar o programa, como eles estão propondo. E depois de 2  
1713 anos, sei lá, a correlação será estabelecida e o Ibama decide se mantém assim ou  
1714 se estende de fato até a quilometragem pretendida. É isso que nós estamos  
1715 redigindo aqui agora. E de novo, é uma tentativa da Anamma de conciliar as  
1716 coisas sem que a gente perca de vista a durabilidade estendida e buscando  
1717 aproveitar a oferta de antecipação do OBD-2 e o início do programa para 2020 e  
1718 alguma coisa como a gente vai discutir. Respondi? Obrigado.

1719

1720

1721 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado  
1722 Gabriel. Renato.

1723

1724

1725 **O SR. RENATO TEIXEIRA BRANDÃO – SUPLENTE (Abema/MG)** – Renato,  
1726 ABEMA. Bom dia a todos. Eu só queria... Eu vou pedir para o Lacava fazer um  
1727 esclarecimento, porque eu acho que está tendo uma confusão sobre esses  
1728 valores. E, na verdade, pelo que eu entendi tem um embasamento dos 36 mil,  
1729 busquei saber, que eu queria que fosse explicado mesmo que já tenha sido  
1730 explicado. Eu acho importante ser explicado de novo. Eu vou pedir para ele fazer  
1731 essa explicação.

1732

1733

1734

1735

1736

1737

1738

1739

1740

1741

1742

1743

1744

1745

1746

1747

1748

1749

1750

1751

1752

1753

1754

1755

1756

1757

1758

1759

1760

1761

1762

1763

1764

1765

1766

1767

1768

1769

1770

1771

1772

1773

1774

1775

1776

1777

1778

**O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb)** – Lacava, Cetesb. Bom, os 36 mil, eles vieram para as motos até 130 quilômetros por hora, eles vieram do inventário nacional e dos dados do IM da prefeitura. Basicamente a conta era uma Idade Média de 3,6 anos que saiu do IM da prefeitura, e uma rodagem média de 10 mil quilômetros. Essa era a ideia dos 36 mil. Né? Que a gente tivesse um prazo aí razoável para uma idade média que a gente atenderia tanto em termos de quilometragem média como de idade média. Daí surgiram os 36 mil. Os 60 mil quilômetros, ele veio na sequência por paralelismo, a relação que você tem entre as motos maiores e menores. Quando você tem uma moto maior, evidentemente que você tem uma... Ela é uma moto mais robusta, ela uma durabilidade maior. Portanto, ela tem uma possibilidade de ter embarcada uma tecnologia que possa atender aos 60 mil, mas lembrando, é muito mais importante para nós em termos de saúde pública, justamente as motos até 130 quilômetros, porque eu acho que são as que vendem em grande quantidade. Lembrando que nós temos uma linha de corte de venda para estabelecimento do fator de deterioração que é de 10 mil veículos, 10 mil unidades ao ano. Portanto, as motos maiores, elas dificilmente vão atender a essa venda. Na sua grande maioria, aí quase que na totalidade, sequer vão fazer o teste de durabilidade pelo número pequeno de vendas. E elas têm um impacto menor, porque é uma moto grande e é sabidamente uma moto mais utilizada às vezes até em estrada para passeio, que é muito mais compatível com o uso em outros países como no caso da Europa. Então, a nossa preocupação é não perder de vista a durabilidade da moto de mais baixa cilindrada. Agora, só me permita Doutor André só fazer uma palhinha com relação a essa proposta da Anamma. Eu vejo com bons olhos uma tentativa de a gente tentar equacionar isso. Mas, para a Cetesb introduzir o conceito de inspeção, seja ela metodológica, fora do processo de homologação em oficinas, sejam credenciadas ou não credenciadas, nós nos posicionamos contra. Porque? Porque o processo... Aqui é um processo de homologação. Quando eu trago essa figura da medição, conforme a Resolução CONAMA 418 que é da inspeção, eu trago junto com isso uma série de implicações que eu não tenho previsto aqui. Então, por exemplo, quando eu faço um fator de deterioração de 36 mil quilômetros, se a moto não atende eu não homologo. Portanto, ela não está apta a ser comercializada no País. Quando eu introduzo isso no momento em que eu faço a inspeção, essa moto já foi vendida. E mais, se identificarmos que essa moto não está atendendo, eu não vou saber se foi por falta de manutenção do usuário, eu não vou saber se é um problema individual, vai cair no mesmo problema que a gente tem na inspeção. Passou ou não passou. Passou eu retrabalho o veículo. Mas, eu não vou ter como dizer que essa moto não está apta a ser vendida. Então, nós estamos... Sem falar que esse item, é o item que está tratando de fator de deterioração, e essa metodologia não é para cálculo de fator de deterioração. Ainda que fosse correto, ela estaria em um local errado. Pelo menos no meu entendimento.

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado Lacava. Gabriel está inscrito?

1779

1780

1781

1782

1783

1784

1785

1786

1787

1788

1789

1790

1791

1792

1793

1794

1795

1796

1797

1798

1799

1800

1801

1802

1803

1804

1805

1806

1807

1808

1809

1810

1811

1812

1813

1814

1815

1816

1817

1818

1819

1820

1821

1822

1823

1824

**A SR<sup>a</sup>. MARÍLIA MARRECO CERQUEIRA (MMA)** – Marília. Um esclarecimento aqui. Eu concordo com vocês quando falam nessa questão. Eu acho que a gente fica fazendo uns puxadinhos na Resolução que depois na hora da implementação vai dar muito problema. Ah, troca aqui, põe ali, não assim, e etc., e tal. E aqui a gente está falando de homologação. Né? Isso vai implicar trabalho futuro para o Ibama também. E aí a gente vai, na verdade, começar a trabalhar com dados que você não tem certeza. Aí eu me preocupo, eu pego o exemplo aqui da nossa famosa Resolução 03. Né? Que foram feitas aquelas metas, que pode ser que atinja, se não atingir... Não sei o que lá. Chegou na jurídica, a jurídica foi lá e foi cortando toda aquela questão de prazo que foi a última proposta que o Gabriel colocou aqui. Ah, a gente prevê um prazo X, aí verifica como que é estar, e etc., e tal. Isso gente em Resolução do CONAMA não dá. Entendeu? A Resolução do CONAMA é uma Normativa, ela tem que ser “pão, pão, queijo, queijo”. Entendeu? Não é para ficar com estimativa, pode ser, faz o monitoramento, se não der a gente alcança, e etc., e tal. E aí me preocupo também o que a Cetesb colocou, os dados que a gente tem aqui para 35 e para 60 mil, foram baseados nos dados da prefeitura. Aí eu pergunto, prefeitura de São Paulo. Certo? A gente tem dado das outras prefeituras do País? A primeira pergunta. E a segunda pergunta, você mencionou os dados do inventário nacional, esse inventário é o que o Ministério fez? Então, eu gostaria que o representante do Ministério pudesse fazer um esclarecimento sobre o inventário que foi realizado, com base em que e etc., e tal. Porque eu acho que foi colocado por alguém aqui que a Resolução tem caráter nacional. Então, ela tem que ser atendida tanto para a área urbana quanto para a área rural e a gente tem que verificar as várias situações que ocorrem. Quando vocês falaram que em São Paulo, por exemplo, a moto é muito usada para trabalho, por exemplo, aqui em Brasília não. Você olha o estacionamento aqui da esplanada, pouquíssimas motos. Tem, inclusive mais bicicletas do que moto. Moto aqui é o que eu chamo de motinha. É o que? É moto de motoboy. Pelo menos em Brasília é isso que acontece. Então, é uma realidade diferente de São Paulo. Então, eu gostaria que o representante que eu vejo aqui do Ministério do Meio Ambiente, porque eu realmente não participei e não conheço o inventário pudesse esclarecer que dados que são esses que foram coletados em termos de Brasil? Poderia ser gente? Eu acho que isso pode servir, inclusive, de explicação e de tudo... Para os outros também que não estão a par desse inventário nacional.

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Eu pergunto aos outros dois inscritos, que é a ABRACICLIO e o Bocuhy se a gente pode fazer esse esclarecimento? Eu acho que vai ser útil para o debate. Ok? Luiz, por favor.

**O SR. LUIZ GUSTAVO HAI SI MANDALHO (DQAR/MMA)** – Luiz Mandalho, MMA. Realmente, o inventário, ele foi fruto de um Grupo de Trabalho coordenado pelo Ministério. Esse grupo teve participação de diversos setores, Abraciclio, Anfavea, porque o inventário pegava todos os veículos, tanto motocicletas,



1825 caminhões. E essa metodologia foi desenvolvida no Grupo de Trabalho. Essa  
1826 questão da quilometragem foi algo que não se tinha uma clareza, 100% de certeza  
1827 com esses valores, mas foram os melhores valores que o grupo conseguiu  
1828 chegar. Não teve outros valores em negociação. Então, esses valores foram  
1829 utilizados para o primeiro inventário que foi lançado em 2009, se não me engano,  
1830 e no segundo inventário que foi lançado em 2013. Então, esses valores foram  
1831 desenvolvidos por esse Grupo de Trabalho. Então, quando o inventário foi  
1832 lançado, ele foi reconhecido por todos os participantes como os valores  
1833 representativos da utilização desses veículos no território nacional.

1834

1835

1836 **A SR<sup>a</sup>. MARÍLIA MARRECO CERQUEIRA (MMA)** – Mas, tem os dados reais?  
1837 Quer dizer, isso aí que me parece que foi o dado que foi utilizado de balizamento  
1838 para o levantamento das informações. Então, enquanto se fala em inventário você  
1839 vai a campo e levanta essa informação. Houve esse levantamento de informação?

1840

1841

1842 **O SR. LUIZ GUSTAVO HAI MANDALHO (DQAR/MMA)** – É, foram utilizados os  
1843 dados do programa de IM que existiam na época e trabalhos científicos também.  
1844 Eu acho que era uma matéria do Silvio Figueiredo do IPT, que ele até participou  
1845 da Reunião Extraordinária da CAP quando a gente apresentou as propostas.  
1846 Então, foi em cima do trabalho dele com os dados que os outros participantes  
1847 tinham. De São Paulo principalmente. Eu até queria perguntar para o André  
1848 França que o Rio, ele ainda tem a inspeção veicular. Então, se não seria possível  
1849 a gente pegar dados do Rio de Janeiro, do Estado para utilizar também para essa  
1850 discussão?

1851

1852

1853 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, Luiz,  
1854 a questão toda e o momento. Se esse pedido tivesse sido feito pelo Ministério do  
1855 Meio Ambiente antes. Né? Ao longo dessa discussão, certamente levantaríamos  
1856 essas informações. A questão é que a gente está um momento antes da  
1857 deliberação do artigo, me parece fora de tempo esse pedido. Então, não vejo  
1858 como atender nesse momento. Com isso passo a palavra para quem já estava  
1859 inscrito, Abraciclo e depois o Bocuhy.

1860

1861

1862 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Paulo, CNI/Abraciclo. Essa  
1863 questão de informação, é que realmente desde o início eu venho colocar de uma  
1864 maneira muito transparente e aberta, que é a dificuldade dos fabricantes.  
1865 Obviamente que nós temos dados globais e isso que está sendo a base para a  
1866 gente afirmar que a tecnologia que a gente está desenvolvendo é coerente e justa,  
1867 porque se eu tivesse hoje já o projeto para 60, 100 mil, eu já teria colocado. É que  
1868 nós estamos no mundo todo exatamente fazendo esse desenvolvimento. E a  
1869 proposta que nós trouxemos a casa é exatamente dizendo que como a gente não  
1870 domina 100% que a gente está propondo antecipar monitoramento e aberto aqui

1871 para fazer os dados em conjunto. Ninguém está querendo se eximir disso. Então,  
1872 eu acho que esses dados que uma hora usa a inspeção veicular do município com  
1873 uma base uma hora... Então, isso tudo é que é muito confuso para nós também. E  
1874 nós, por isso que estamos propondo ter um dado nacional consistente e real para  
1875 poder exatamente sairmos com dados consistentes e seguros. Isso é muito difícil  
1876 para nós fabricantes estarmos projetando produtos sem ter uma base.

1877

1878

1879 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado  
1880 Paulo. Bocuhy.

1881

1882

1883 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA) –** Paulo, eu queria  
1884 fazer uma consideração aqui sobre os papéis institucionais, e aqui é um  
1885 pouquinho a pergunta para o Gabriel. Quando nós perguntamos as questões para  
1886 a Anamma, historicamente sempre nos preocupamos em saber qual era a posição  
1887 dos municípios com relação a saúde pública? Porque, na verdade, a conta a ser  
1888 paga em saúde pública recai sempre de forma mais pesada sobre os municípios.  
1889 E Gabriel aqui você está representando a Associação Nacional dos Municípios e  
1890 Meio Ambiente. Não é? Então, quando você fala de fazer uma proposta  
1891 conciliadora, eu pergunto se essa sua proposta conciliadora, ela vem no sentido  
1892 de uma negociação ou ela vem no sentido dessa preocupação que os municípios  
1893 devem ter com a proteção da saúde pública.

1894

1895

1896 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA) –** Gabriel, Anamma. A  
1897 preocupação é de ter o melhor resultado possível. Ou a gente permanece em uma  
1898 situação em que vai se ter um programa aqui diferente da Europa e a Abraciclo  
1899 está relutando em poder fazer isso em um prazo curto, ou a gente antecipa esses  
1900 prazos. E eu estou mais focado no OBD-2 que estava previsto para entrar em 27  
1901 que vai acabar entrando em um prazo bem mais curto, que é o que garante a  
1902 emissão baixa de fato se houver programa de inspeção. Se não houver programa  
1903 de inspeção, nada disso vai funcionar, porque cada um faz a manutenção como  
1904 que, altera, adultera, e etc. Então, na minha visão, eu estou tentando fazer uma  
1905 conciliação para trazer os melhores resultados o mais cedo possível. Não uma  
1906 conciliação de ah, está bom deixa o fabricante sobreviver. Não é uma conciliação  
1907 econômica. É uma conciliação de viabilidade de prazo. Se a gente não fizer isso a  
1908 gente vai começar com OBD-1 e depois para passar para o OBD-2 e aí é que nós  
1909 vamos ter controle efetivo de emissões. Antecipar, trazer para o nosso programa  
1910 coisas diferentes da Europa, também significa ser obrigado a dar mais prazo.  
1911 Então, é no sentido de puxar tudo, o conjunto inteiro para mais cedo, no que  
1912 estamos tentando essa conciliação. Eu vi com bons olhos a proposta da Abraciclo  
1913 no sentido de trazer a tecnologia, fazer o Brasil se aproximar mais da Europa em  
1914 um prazo mais curto. Essa é a ideia, e isso obviamente resulta em meio ambiente  
1915 melhor.

1916

1917

1918 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Rui.**

1919

1920

1921 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) – Rui, Cetesb.** Eu acho que para quebrar um  
1922 pouco esse mito, São Paulo versus o resto do Brasil, a gente deve lembrar que em  
1923 diversos municípios brasileiros a frota de motocicletas, ela é superior a frota de  
1924 veículo. Então, assim, dependendo da localidade, mais de 50% são motocicletas.

1925

1926

1927 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Obrigado.**  
1928 Bocuhy.

1929

1930

1931 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA) –** Eu queria reiterar a  
1932 preocupação da Cetesb. Hoje nós temos um dado novo que saiu a questão de  
1933 dois, três meses atrás, que dá conta exatamente dessa realidade, que as  
1934 motocicletas estão superando o número de automóveis. Então, a preocupação  
1935 com a emissão deve ser muito maior. E eu queria só fazer uma pequena  
1936 colocação com relação a fala do Gabriel. Que o que causa estranheza Gabriel, é  
1937 que a sua tentativa de conciliação, ela se afasta das posições aqui defendidas  
1938 pelo Ibama, pelo Ministério da Saúde, pela Cetesb. Então, o fato, de uma mesa de  
1939 negociação de papéis institucionais dos municípios, que são agentes públicos e  
1940 eles se posicionarem mais próximos da indústria em um papel de negociação  
1941 desequilibra as forças. Isso para a gente gera uma situação preocupante. O que  
1942 nós esperávamos da Associação Nacional dos Municípios era essa preocupação  
1943 maior com a saúde pública, e isso fornece de certa a discussão nessa comissão.

1944

1945

1946 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Obrigado**  
1947 Bocuhy. Gabriel.

1948

1949

1950 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA) –** Gabriel, Anamma. Eu  
1951 discordo de você Bocuhy, porque a gente está tentando viabilizar o programa. Nós  
1952 estamos ainda em uma fase de discussão, onde as propostas devem vir para  
1953 todos avaliarem e depois a gente ver quem é que concorda com quem. Nós  
1954 estamos... Eu não estou aqui fazendo apologia da proposta da Abraciclo pela  
1955 proposta em si, mas eu estou tentando aproveitar os pontos positivos dessa  
1956 proposta, de olho em uma proposta original do Ministério que não está muito  
1957 afastada disso. Existe um ponto de impasse, que é a quilometragem de  
1958 durabilidade que a gente vai testar. Ou a gente consegue fazer os 60 mil  
1959 quilômetros que a gente queria desde o início, e eu era um dos propunha isso, ou  
1960 a gente acha um caminho para chegar lá. A proposta da Abraciclo me parece um  
1961 caminho de desenvolvimento dessa cultura no Brasil. Não é um afastamento de

1962 posições de Cetesb ou um desvio institucional de deixar a saúde pública para lá.  
1963 Desculpe, mas eu discordo dessa posição sua.

1964  
1965

1966 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado  
1967 Gabriel. Senhores, temos aí basicamente duas propostas colocadas. Eu já passo  
1968 a palavra. Percebo que alguns setores estão demandando um tempo, o mínimo  
1969 que seja para pensar sobre o que está posto. Né? Boa parte das propostas foram  
1970 trazidas agora, inclusive. O assunto é de extrema relevância para a Resolução.  
1971 Por isso estamos dedicando bastante tempo a ele, foi um turno inteiro dedicado a  
1972 um artigo só. Mas, a gente precisa avançar. Precisamos avançar, porque temos  
1973 outros dispositivos. A matéria, lembro, ela se encontra em regime de urgência.  
1974 Então, o que eu queria propor Wanderley? A gente faz agora um recesso para o  
1975 almoço, a gente concede aí uma hora, é o tempo de as pessoas amadurecerem o  
1976 que está colocado. Se tiver interesse eu posso pedir ao Ruan para enviar por e-  
1977 mail exatamente como está na tela agora. Dá para fazer isso Ruan? A gente envia  
1978 para os membros da Câmara Técnica, e os membros repassam aos seus  
1979 respectivos apoios técnicos. E voltamos... Agora são meio dia e 17 minutos.  
1980 Voltamos aí a uma hora 20 minutos. Né? Uma hora de almoço, é o tempo de  
1981 pensar com um pouco mais de calma. Mas... Uma e meia, um pouco mais de  
1982 tempo para se trabalhar. Mas, aí eu queria combinar o seguinte, a gente já volta  
1983 para deliberar. Porque a gente tem vários outros artigos que a gente precisa  
1984 decidir. E infelizmente não tem como ficar o dia inteiro discutindo um artigo só, a  
1985 gente precisa avançar. Então, uma e meia na sala, mas aí peço a pontualidade,  
1986 como a gente pode contar das outras vezes para que a gente possa superando  
1987 esse ponto que é um dos mais delicados da proposta avançar para os demais.  
1988 Ainda temos os artigos referentes ao OBD, aos prazos das emissões e das perdas  
1989 evaporativas. Temos as tabelas do anexo, temos os artigos relacionados a ruídos.  
1990 Temos muita coisa ainda para deliberar. Então, vamos parar agora, voltamos um e  
1991 meia e deliberamos sobre a melhor proposta que for possível. Dentro daquelas  
1992 que foram apresentadas. Pode ser? Então, recesso de uma hora. Obrigado. Até  
1993 uma e meia. Obrigado.

1994  
1995

1996 *(Intervalo para almoço).*

1997  
1998

1999 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Boa tarde.  
2000 Vamos reiniciar a nossa sessão. Peço, por favor, que todos se acomodem. Já  
2001 demos aí 5 minutos de tolerância em relação ao horário acordado. Podemos  
2002 voltar. Então, vamos lá, retornando. Abracício. Paulo. Márcio? Obrigado. Bem,  
2003 senhores, vamos reiniciar a nossa reunião. Nós chamamos o recesso para o  
2004 almoço às 14h20, paramos no art. 10, né, um artigo fundamental né, de  
2005 fundamental importância pra proposta que nós estamos trabalhando. E no  
2006 momento em que nós paramos havia, basicamente, duas proposta, né, uma  
2007 original, ainda no *caput* com uma proposta alternativa oferecida pela SESBRA,

2008 incluindo um prazo; e duas propostas nos incisos, uma original e a outra trazida  
2009 pela CNI/Abraciclo; e ao final surgiu uma terceira proposta, que foi uma tentativa  
2010 de aproximação do texto apresentado aí pela Anamma. Então, a gente tá  
2011 basicamente nesse momento com três propostas. O ideal é que agora a gente  
2012 caminhe no sentido de identificar possíveis harmonizações entre as redações  
2013 apresentadas, ou mesmo apresentar uma outra proposta né. Então, coloco em  
2014 discussão. Gilberto.

2015

2016

2017 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
2018 Ibama. Boa tarde. Bom, no intuito de ter uma proposta né, a gente começou  
2019 analisando a proposta da Anamma e assim viu que durante as discussões entre  
2020 as duas propostas, tanto da CNI, quanto da proposta da Anamma, surgiram  
2021 algumas convergências. Mas, no nosso ponto de vista, a colocação de ensaios,  
2022 segundo os ensaios de inspeção veicular, ou seja, no momento posterior à  
2023 homologação pra eu trazer um dado de fator de deterioração pra dentro da  
2024 homologação, é uma solução complexa, né, e ela não é tão, do nosso ponto de  
2025 vista, não é tão adequada ao processo de homologação pra uma nova fase. Mas,  
2026 no intuito de ter aí uma possível convergência nos fatores..., da determinação dos  
2027 fatores de deterioração e sem perder de vista o ganho ambiental do  
2028 estabelecimento das propostas que foram apresentadas originalmente pelo Ibama  
2029 e MMA, a gente colocou aqui na mesma divisão das faixas, né, de tipologias de  
2030 veículos. Então, pra motocicletas, triciclos, quadriciclos com velocidade máxima  
2031 igual a 130 quilômetros por hora, a distância a ser percorrida para a determinação  
2032 dos fatores de deterioração será de 20 mil quilômetros a partir de 2023, e de 60  
2033 mil quilômetros a partir de 2025. Isso para comportar dentro dos dois momentos  
2034 que a gente vai implementar a Fase do PROCONVE M5, você traz tanto a  
2035 medição segundo a Norma Europeia né, os valores que o Euro 5 traz; e depois os  
2036 fatores que o Brasil está determinando para o uso dos seus motocicletas. E tanto na  
2037 proposta pra velocidade máxima superior a 130 quilômetros também. O fator de  
2038 deterioração, segundo a Norma Europeia, pra 35 mil e posteriormente para 60 mil.  
2039 Rui? Eu vou pedir pro Rui da Cetesb complementar qual foi a lógica, a gente não  
2040 fez a redação, mas podemos construir aqui na hora.

2041

2042

2043 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Tá certo.  
2044 Rui.

2045

2046

2047 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Tentando chegar num  
2048 consenso junto aqui ao pessoal da Abraciclo, a gente, então, propôs, primeiro  
2049 lugar, essa ideia de utilizar fatores de pós-venda, eu acho que a gente não  
2050 entende que não é cabível quando se trata de durabilidade né. A gente concorda  
2051 em adotar aquela proposta do § 1º para ciclomotores né, limitado a 11 mil  
2052 quilômetros. Aí para veículos..., motocicletas inferior a 130 quilômetros por hora,  
2053 ficaria 2023, 20 mil quilômetros; e 2025, 35 mil quilômetros. E para motos com

2054 velocidade final maior que 130 quilômetros por hora, seria, então, 2023, 35 mil  
2055 quilômetros, 36 mil quilômetros, perdão, e a partir de 2025, 60 mil quilômetros. É  
2056 que não está 36 aqui.

2057

2058

2059 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Abraciclo  
2060 gostaria de se manifestar?

2061

2062

2063 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*

2064

2065

2066 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Então,  
2067 enquanto a Abraciclo consulta o seu apoio técnico, eu vou pedir para alguém  
2068 trazer o texto aqui pra mesa pra gente poder projetar em tela. Lacava.

2069

2070

2071 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb) –** Lacava, Cetesb. Só para  
2072 clarear. O que está sendo proposto aqui pelo Ibama, pra quem não conseguiu  
2073 acompanhar a narrativa, é basicamente adotar os limites da Europa, os fatores de  
2074 deterioração da Europa em 2023; em 2025, os fatores que foram propostos na  
2075 original, no texto base.

2076

2077

2078 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Certo.  
2079 Lacava, aproveitando o seu esclarecimento. Em alguns dispositivos se referência  
2080 2023 pra novos veículos, né, 2025 para os demais. Esse mesmo entendimento  
2081 replicaria pra cá, ou só os marcos estão sendo aproveitados.

2082

2083

2084 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb) –** Na verdade, essa proposta  
2085 é só pros fatores de deterioração. Os demais limites...

2086

2087

2088 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** A gente  
2089 aproveitaria os marcos que são próximos aqueles que tem uma proposta no art. 1º  
2090 também?

2091

2092

2093 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb) –** É, que os marcos... Exato.  
2094 Mas, na verdade, nós estamos descolando os prazos pra atendimento dos fatores  
2095 de deterioração dos prazos de entrada das fases. Então, exclusivamente pra  
2096 fatores de deterioração tentaríamos manter.

2097 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Para todo os  
2098 veículos, né?

2099

2100

2101 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAIVA (Cetesb)** – O que tá hoje vigente na  
2102 Europa né, o que tá proposto pra Europa em 2023, que também não entrou ainda  
2103 na Europa né, mas vai entrar. E em 2025, então, os fatores que nós estamos  
2104 propondo no texto base.

2105

2106

2107 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok.  
2108 Obrigado. Bem, então, concedo aí alguns minutos, então, pra Cetesb redigir a  
2109 proposta e a Abraciclo fazer a sua consulta pra que a gente possa avançar.

2110

2111

2112 *(Pausa).*

2113

2114

2115 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Wanderley.

2116

2117

2118 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Wanderley, CNI.  
2119 Não, o setor me pediu aqui alguns minutos pra fazer a avaliação da proposta. Tá  
2120 ok?

2121

2122

2123 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Concedido.

2124

2125

2126 *(Pausa).*

2127

2128

2129 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos  
2130 retomar, então, a nossa discussão. Eu peço a todos que se encontram de pé, por  
2131 favor, que se sentem. Vamos lá. Senhor Élcio Farah, por favor, queira sentar.  
2132 Obrigado. Muito bem. Senhores, foi pedido um recesso, foi concedido aí a  
2133 Abraciclo para que pudesse fazer uma consulta, dada a nova proposta que foi  
2134 apresentada, nesse tempo foi trazida até a mesa a proposta de redação que  
2135 configura essa proposta apresentada pelo Ibama, né, acompanhada pelo MMA e  
2136 pela Cetesb. Já é acompanhada pela Anamma? Ainda não. A Anamma já  
2137 acompanha. Vamos ler a proposta, né. Ficaria assim, Daniel: “a partir da Fase  
2138 PROMOT M5, a determinação dos fatores de deterioração (FD), conforme previsto  
2139 no art. 10 da Resolução CONAMA nº 432, de 13 de julho de 2011, deverá seguir  
2140 os seguintes critérios: inciso I - A partir de 2023, para ciclomotores, a distância a  
2141 ser percorrida para a determinação dos FDs é de 11.000 km, e os ensaios de  
2142 emissão devem ser realizados nos intervalos de manutenção do veículo, conforme  
2143 planos de manutenção recomendado pelo fabricante, importador, ou representante  
2144 legal. Pergunto se a gente já pode ajustar a redação para fabricante e/ou  
2145 importador como a gente tem feito no resto da Resolução? Ok. Obrigado. Inciso II

2146 - A partir de 2023 para motocicletos, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima  
2147 maior que 130 km/h, a distância a ser percorrida para a determinação dos FDs é  
2148 de 20.000 km. E aí mantém o resto da redação igual? Mantém. Inciso III - A partir  
2149 de 2025, para motocicletos, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima menor  
2150 que 130, a distância a ser percorrida para a determinação dos FDs é de 36.000  
2151 km. E aí mantém o resto da redação igual. Inciso IV - A partir de 2023, para  
2152 motocicletos, triciclos e quadriciclos com velocidade maior ou igual a que 130 km/h,  
2153 a distância a ser percorrida para a determinação dos FDs é de 35.000 km.  
2154 Mantém o restante da redação igual a anterior. Inciso V - A partir de 2025, para  
2155 motocicletos, triciclos e quadriciclos, com velocidade máxima maior, ou igual a 130  
2156 km por hora, a distância a ser percorrida para a determinação dos FDs é de  
2157 60.000 km. Mantido o restante da redação. Bem, então, essa é a proposta trazida  
2158 pelo Ibama, acompanhada pela Cetesb e pelo MMA. Em discussão. Wanderley.  
2159

2160

2161 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Paulo Takeuchi,  
2162 CNI/Abraciclo. Bom, primeiro agradeço ao Presidente por ter concedido esse  
2163 espaço para discussão, porque, como eu disse, é muito importante, porque nós  
2164 não estamos com nenhuma proposta escondida e nem nada, por isso é muito  
2165 importante ver se nós conseguiríamos atender, ou não, tecnicamente. E após a  
2166 discussão, a proposta apresentada aí é impossível de nós atendermos pelas  
2167 dificuldades já colocada. Inclusive, eu não poderia com essa proposta trazer  
2168 também as outras opções que a gente estava propondo, como a antecipação do  
2169 OBD2 e o programa de monitoramento. Então, como disse, era tudo um conceito  
2170 pra gente entrar antecipar o que era bom, pra tentar, como disse sempre, ganhar  
2171 todos na área do que na altura só, porque é difícil a gente fazer esse  
2172 desenvolvimento técnico nesses prazos e condição. Por isso que a gente está  
2173 tentando colocar de uma maneira mais equilibrada e o que é factível. Podemos  
2174 explicar depois alguns detalhes né, mais só pra deixar mais claro objetivamente  
2175 que essa proposta ficou impossível para nós atendermos.  
2176

2177

2178 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – O senhor  
2179 poderia explicar um pouco mais sobre essa impossibilidade.  
2180

2181

2182

2183 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – O que pode falar que eu  
2184 estou com os engenheiros todos que estão fazendo a simulação real mesmo das  
2185 dificuldades.  
2186

2187

2188

2189 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Eduardo Sambuichi,  
2190 CNI/Abraciclo. Bom, o primeiro ponto da questão do aumento da distância de  
2191 durabilidade, foi comentado na parte da manhã que já existe a tecnologia do  
catalisador. 4 rodas foi proposto 160 mil né. Nada mais está fazendo do que  
harmonizando, a Europa propôs 160 mil, e aqui no PROCONVE foi alinhado que



2192 faria 160 mil. No caso das motocicletas, a proposta que nós estamos trazendo  
2193 também é o mesmo raciocínio, é harmonização. A proposta da Europa lá é 35 mil  
2194 para motocicletas acima de 130 quilômetros por hora, e 20 mil para motocicletas  
2195 abaixo de 130 quilômetros por hora. Então, esse é a tecnologia hoje disponível no  
2196 mercado, não temos catalisadores desenvolvidos, calibrados na motocicleta para  
2197 atender o cronograma..., esse cronograma que foi proposto, porque seria um  
2198 desenvolvimento praticamente do zero. Tá? Então, a questão da antecipação do  
2199 OBD, ele está vinculado a harmonização da tecnologia hoje que está sendo  
2200 desenvolvida, nem foi desenvolvida ainda, está em desenvolvimento na Europa  
2201 para entrar em 2021 com o OBD2, né. E justamente esta harmonização que o  
2202 Paulo já explicou e em várias oportunidades, né, da dificuldade da impossibilidade.  
2203 E nós só gostaríamos de mostrar o quê que a gente tá ganhando com o PROMOT  
2204 5 né. Em relação ao PROMOT 4, a redução de CO é de 50%, tá; a redução de  
2205 NOX é entre 54 a 65% de redução que nós estamos ganhando com o PROMOT 5;  
2206 e o THC, no caso NMHC, é de 80, cerca de 80% de redução. Esse já é um salto  
2207 muito grande que a gente não teve do PROMOT 3 e do PROMOT 4 né. E pro  
2208 PROMOT 5, esse é o salto, grande salto que a gente tá dando, é a dificuldade que  
2209 nós vamos ter de trazer esse desenvolvimento que já está sendo feito pra Europa  
2210 e pro Brasil. E no momento em que eu estendo essa durabilidade, o meu  
2211 desenvolvimento realmente requer um pouco maior de tempo. Fiz uma continha  
2212 rápida aqui só pra mostrar o potencial de redução só de reduzir esses limites que  
2213 eu acabei de falar e o que a durabilidade traria em complemento a esta redução.  
2214 Eu fiz uma continha simples aqui em relação ao CO, tá, o PROMOT 4 em relação  
2215 ao PROMOT 5, eu deixaria de emitir 8 mil quilos toneladas de CO, enquanto que  
2216 esse seria o ganho que eu traria só com o Euro 5, só com o PROMOT 5; e a  
2217 durabilidade, esses 8 mil, ele me traria mais em torno de 1000, 1500 quilo tons de  
2218 redução. Então, o PROMOT 5 me traz 8 mil, a durabilidade que eu adicionaria pra  
2219 aumentar a distância, ele agregaria mais em torno de 1000, 1500 quilo toneladas.  
2220 Em relação ao THC, NOX, eu vou somar esses dois só pra botar um número aqui,  
2221 a redução é em torno de 4 mil e 500 quilo tons, só com PROMOT 5; a  
2222 durabilidade, se eu estender essa durabilidade para a quilometragem que está  
2223 sendo proposta aqui, eu teria um acréscimo de redução de em torno de 500 quilos  
2224 tons. Tá? Então, essa é a grandeza que nós estamos propondo em função de uma  
2225 durabilidade, né, que proporcionalmente isso a gente não consegue trazer de  
2226 momento. Tá? E a contribuição são esses números que a gente acrescentaria em  
2227 cima do Euro 5, né. Só que essa contribuição, tecnicamente falando, conforme eu  
2228 já comentei anteriormente, é o novo desenvolvimento, é do zero, porque o OBD, o  
2229 catalizador, tudo isso tem que ser calibrado em cima do conceito do projeto, se o  
2230 conceito é 30 mil, eu não tenho como adaptar pra 60 mil, por exemplo, eu tenho  
2231 que fazer um projeto novo, e o que a Europa tá fazendo eu não vou conseguir  
2232 aproveitar, eu vou ter que refazer todo ele e o prazo em desenvolvimento, como já  
2233 comentado aqui, deixado muito claro, no mínimo são 4 anos pra gente trazer a  
2234 tecnologia da Europa pra cá. Um desenvolvimento completamente novo é 5 anos  
2235 pelo menos.  
2236  
2237

2238 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado.  
2239 Gilberto.

2240

2241

2242 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Bom, essa  
2243 proposta... Gilberto, Ibama. Essa proposta que a gente fez foi tentativa justamente  
2244 de ter um consenso. De fato, o que a gente colocou aqui que pra questão de  
2245 durabilidade, a gente está trazendo a Euro, o conceito da Europa pra 2023, né.  
2246 Além disso, a partir da fase M5, você tem lá a divisão no art. 1º, que ainda não foi  
2247 votado, tem novos e todos modelos, né, a divisão. Então, aqui ficaria justamente a  
2248 entrada da durabilidade pra novos e todos né. Então, assim, a gente tem esse  
2249 prazo, justamente a gente não tá abrindo mão do que a gente decidiu pra Europa,  
2250 isso tem que ficar claro que todo o avanço da Europa está mantido aí, inclusive  
2251 durabilidade. E essa possibilidade de discussão num fator maior aí que representa  
2252 o acúmulo de quilometragem das motos brasileiras pra um patamar diferenciado  
2253 mesmo. Então, assim, a proposta, ele não busca do consenso, a gente tem que  
2254 chegar, então, em que data que a gente poderia determinar 36 mil e 60 mil. Essa  
2255 que é a discussão, a gente não tá abrindo mão da Europa, e acho que isso tem  
2256 que ficar claro na discussão. Tudo que a Europa está avançando, inclusive na  
2257 OBD2, 2 anos depois de ser implementado lá, está implementado aqui. Esse  
2258 compromisso que a CNI/Abraciclo assumiu, a gente também tá referendando.  
2259 Mas, e agora? E os outros testes de durabilidade? É isso que a gente tem que  
2260 colocar pra discussão. Rui, quer complementar?

2261

2262

2263 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Rui, Cetesb. Não, eu só queria lembrar  
2264 que não tem nenhum artigo do CONAMA, do PROCONVE e do PROMOT que  
2265 obrigue a gente a aceitar o que está sendo desenvolvido na Europa; se na Europa  
2266 não tem, vamos desenvolver no Brasil né. A gente tenta na medida do possível  
2267 conciliar, mas acho que aqui é um caso que não é possível a gente ficar  
2268 abaixando, esperando a Europa decidir pra gente ver se vamos adotar aqui no  
2269 Brasil, né. E estamos dando aqui 6 anos, né, o Sambuichi falou 5 anos, aí tem 1  
2270 ano a mais pra que seja desenvolvido. Então, nós entendemos que o prazo tá  
2271 muito razoável.

2272

2273

2274 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado,  
2275 Rui. Eu vou passar a palavra pro Fábio. Só queria fazer um comentário assim, na  
2276 fala da Abraciclo, vocês falaram assim: “ah com esse cronograma, eu não consigo  
2277 fazer”; mas a lógica da discussão aqui tem sido, vamos primeiro entender o  
2278 escopo e a partir do escopo a gente define prazo, tanto é que a gente deixou o art.  
2279 1º para ser votado por último. Então, talvez seja uma orientação, a gente se  
2280 debruça sobre o escopo e a exequibilidade do escopo. E aí se vocês precisarem  
2281 de mais prazo, vocês apresentam a justificativa e a Câmara vai avaliar né, mas  
2282 não se prenda ao prazo, assim: “eu só consigo naquele prazo fazer isso”. Não, ver  
2283 o que é possível tecnicamente e depois se discuti o prazo, né. Fábio.

2284

2285

2286

2287

2288

2289

2290

2291

2292

2293

2294

2295

2296

2297

2298

2299

2300

2301

2302

2303

2304

2305

2306

2307

2308

2309

2310

2311

2312

2313

2314

2315

2316

2317

2318

2319

2320

2321

2322

2323

2324

2325

2326

2327

2328

2329

**O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio Branco, Anamma. Nós entendemos que a ideia da proposta que nós tínhamos feito amarrando com o programa com uma inspeção, ela fazia sentido. Mas, depois pensando melhor, até comentaram conosco, fica muito estranho basear uma Norma em um programa de ensaios que não é oficial, né. Então, em vista disso, nós entendemos que essa proposta do Ibama agora é mais coerente, mais consistente. A única questão é realmente a questão de prazos, que mesmo na nossa proposta anterior havia essa tendência à quando é que nós vamos chegar numa garantia, num cálculo de fator de deterioração no prazo que nós precisamos aqui no Brasil, com base nos dados de mobilidade que nós temos aqui. Então, eu acho que a busca agora se focou em torno disso, não é de 25, quando que é? 26? Vocês precisam de 5 anos? 5 anos a partir de quando? Eu acho que a gente precisa só ajustar isso aí em termos pros veículos novos modelos, pra todos os veículos, é só ajustar os prazos. Mas, o modelo, eu entendo que deva ser por aqui mesmo.

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado, Fábio. Então, a Anamma encampa essa proposta, é isso? E pode retirar a outra.

**O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – A Anamma retira a proposta e adere a do Ibama.

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Estamos aqui, então, com uma proposta que recebeu o apoio da Anamma, MMA, Ibama, Cetesb e continuamos em discussão. Já vamos, então, retirar a proposta anterior da Anamma. Pode tachar. Isso. Pode tachar. Pode escrever “retirado pelo proponente”, só pra gente não perder o histórico. Isso. Pode fazer também pro inciso II. O Ibama ainda não retirou a proposta original, é isso? Ele tá a depender da evolução, ou não, nesse sentido. Só pra deixar claro pra Abraciclo, o Ibama, ele não tá, ele ofereceu essa proposta alternativa, mas em não havendo consenso, pelo que eu entendi, ele retorna pra proposta original. Paulo. Renato.

**O SR. RENATO TEIXEIRA BRANDÃO – SUPLENTE (Abema/MG)** – Renato, Abema/Minas Gerais. Eu fiquei realmente preocupado com as colocações da Abraciclo, porque tá sendo colocada a questão do fator do deterioração e se eles precisam de 5 anos pra desenvolver né, se a gente deixar na forma como foi colocada, a gente só vai reavaliar isso em 2025, mais 5 anos, vai pra 2030. Então, eu acho que a gente tá trabalhando com prazos, que eu acho que a discussão tá colocada na mesa, como foi colocado desde 2011, eu acho que a gente precisa de dar um prazo mesmo pra essa evolução. Eu acho que a proposta colocada pelo

2330 Ibama vem com esse prazo com o tempo razoável de evolução. Então, eu queria  
2331 colocar assim, quer dizer, se a gente for discutir isso só lé em 2025, trazer o Euro  
2332 direto, e ele começa a vigência em 2015, quer dizer, então que eu vou começar a  
2333 discutir uma adequação pra nossa realidade, só depois de 2025? Então, e eu  
2334 preciso de 5 anos pra desenvolver isso ainda. Então, vai ficar pra 2030? Esta que  
2335 é a pergunta.

2336

2337

2338 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Hum? Paulo.

2339

2340

2341 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo) –** Paulo, CNI/Abraciclo. Bom,  
2342 antes deixa, já que a gente está perseguindo a Europa, nada disso, as  
2343 dificuldades colocadas realmente, bom, eu não vou repetir né. É a questão  
2344 realmente de fazer o trabalho, que a gente possa ter uma consistência. Agora, em  
2345 nenhum momento nós, desde o começo nós colocamos uma proposta que nós  
2346 não estamos fugindo da responsabilidade, da durabilidade, aliás, vamos só  
2347 recapitular o seguinte: eu acho que foi bem colocado que nós estamos buscando  
2348 os valores do PROMOT 5, que são bem significativos como foi colocado né. E a  
2349 questão da durabilidade, não é que vai estar piorando, ou melhorando, essa  
2350 condição, né, porque dá a impressão que a gente não tá atendendo os requisitos  
2351 em função da durabilidade. Eu acho que essa mistura não, em nenhum momento  
2352 está falando, muito pelo contrário, a gente tá garantindo que o sistema com 20 mil  
2353 pela homologação e tudo mais está garantido, e posterior a isso, a gente quer  
2354 provar que ela vai resistir também. Só que a gente tá sempre colocando que o  
2355 preventivo também é muito importante, porque sem a devida manutenção, sem os  
2356 devidos reparos, nem nós duramos, é isso que eu estou querendo dizer. Então,  
2357 isso é fundamental. Então, por isso que a gente está falando que não é que a  
2358 gente tá fugindo dessa maior durabilidade e nem nada disso. E com relação aos  
2359 prazos, quando falei que é impossível, realmente, porque quando a gente fez o  
2360 pacote, a gente já fez toda a intenção de antecipar o OBD2, e uma série de  
2361 antecipações que se eu fizer ao mesmo tempo, eu tenho dificuldades, eu teria que  
2362 rever o prazo realmente como comentou o André, porque como foi colocado, eu  
2363 fico sem como atender e por isso que eu falei que não podia, e eu teria que rever  
2364 o prazo, ou algumas condições que a gente colocou, né. E só pra, na verdade,  
2365 deixar claro que nós estamos sempre buscando a maior eficiência né, por isso que  
2366 você fala que a proposta sempre foi buscar um ganho efetivo, né, do que esperar  
2367 muito pra começar a ter o resultado, até porque a gente tem dados e a gente fica  
2368 até triste, porque a gente sabe que o PROMOT 4, que tem um nível muito maior e  
2369 melhor das emissões, ainda é 9% da frota. Então, a gente quer antecipar, óbvio  
2370 que não só as novas, mas sim também as antigas, a gente tivesse o programa  
2371 que pudesse também melhorar, e é isso que a gente vem tentando fazer através  
2372 do pós-venda e tudo mais. Então, só deixar claro essa questão, que eu acho que é  
2373 a viabilidade de prazo e a dificuldade técnica é real. E só mais uma coisa. É que  
2374 muita gente acha que a durabilidade está ativamente ligada ao catalizador, só que  
2375 óbvio que catalizador tem um papel importante, eu tenho pessoalmente contato

2376 com os fabricantes aqui do Brasil e fora também. Aqui no Brasil, infelizmente a  
2377 gente não conseguiu desenvolver ainda pra moto e estou torcendo pra que a  
2378 gente tenha um fornecedor nacional em breve, porque a dificuldade ainda são  
2379 grandes. Mas, é um conjunto de circunstância, que não e só o catalisador. Só pra  
2380 deixar claro que muita gente tá achando que é questão de custo; volto a dizer “não  
2381 é custo”. Eu falei, não é se é X por cento a mais, porque isso aí nós temos a  
2382 consciência da importância apenas o conceito de custo-benefício, isso sim, se for  
2383 aumentar 1 real pro consumidor, sem uma necessidade, isso brigamos; agora,  
2384 aumentar 1000 por uma questão efetiva, não estamos nos opondo a isso. Na  
2385 verdade, eu só estou querendo dizer o seguinte, que não é o custo só do  
2386 catalisador, não é o (...) do catalisador, é um conjunto de medidas..., é que eu não  
2387 tou conseguindo, é que eu tenho várias figuras de engenharia, né, que poderia até  
2388 mostrar um pouco dessa complexidade. Mas, enfim, era só isso que eu queria  
2389 pontuar. E o Azuma só quer completar mais uma coisinha.

2390

2391

2392 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Márcio Azuma, CNI/Abraciclo. Só para  
2393 complementar a explanação do Paulo. Quando a Abraciclo trouxe essa proposta à  
2394 mesa, a ideia é basicamente foi otimizar os recursos e os tempos de Engenharia.  
2395 Quando a gente propôs adiantar a OBD, trazer o pacote europeu, não é porque  
2396 queremos que o Brasil siga fielmente a Europa. O ponto é: a Europa está iniciando  
2397 alguns trabalhos de desenvolvimento de OBD, nós iríamos negociar pra fazer esse  
2398 desenvolvimento do OBD junto à Europa, ou seja, faríamos. Por que normalmente  
2399 o que acontece? Quando é um desenvolvimento específico, muito diferente  
2400 daquilo que a Europa pede, a gente tem que esperar a Engenharia liberar mão de  
2401 obra e recursos, apesar da gente ter uma Engenharia aqui, a gente acaba  
2402 trabalhando em parceria com o Japão, porque tem equipamentos que não se  
2403 pagam pro desenvolvimento que a gente tinha aqui localmente, e a gente... A ideia  
2404 era adiantar o mais próximo da Europa pra poder fazer um trabalho em conjunto  
2405 com a matriz. Fazendo algo muito diferente, assim como o Sambuichi comentou,  
2406 vamos ter que esperar vagar, ou liberar espaço nos laboratórios, ou conseguir pra  
2407 depois começar o nosso desenvolvimento pra Brasil pelo fato de ser um produto  
2408 único. Quanto a isso não vemos com maus olhos, mas o que a gente quis fazer é  
2409 otimizar. O que a gente deixaria de aguardar, ou esse tempo que a gente ganharia  
2410 trazendo um ciclo europeu, parte desse investimento que a gente iria aproveitar,  
2411 vamos falar assim, da matriz, a gente quis trazer esse suporte de Banco de  
2412 Dados, fazer um montante de energia, investimento feita pelas montadoras, seria  
2413 distribuído nesse pacote. Esse aí foi o ponto que o Paulo até comentou que ficaria  
2414 difícil pra gente. Bom, temos ciência de que vocês estão focados nessa proposta  
2415 de melhoria, tem essa proposta. Talvez a gente conversando aqui, se a gente  
2416 tivesse um prazo deslocado com uma proposta um pouco diferente, eu acho que  
2417 gostaria que vocês levassem em consideração, por exemplo, a maior parte dos  
2418 motocicletas são da categoria abaixo de 130, vocês sinalizaram os 35 mil  
2419 quilômetros. Então, a gente faria essa, vamos falar assim, essa jabuticaba, para  
2420 as motos acima de 130, que é um volume pequeno hoje do nosso mercado, a  
2421 gente gostaria de manter o que existe na Europa, os 35, por quê? Porque para

2422 essas motos grandes de um volume um baixo, a gente conseguiria fazer, de  
2423 repente, uma aceleração aí no desenvolvimento, e as motos que a gente tem um  
2424 volume maior, fazer essa jabuticaba dos 35, até mesmo porque sendo 35, a gente  
2425 tem da onde buscar informação; sendo 60, a gente vai ter que começar do zero, a  
2426 gente vai ter que desenvolver. Então, pra esse primeiro passo, se a gente pudesse  
2427 pensar em manter os 35 para as pequenas, que vai ser uma jabuticaba, e acima  
2428 dos 130, 35, eu acho que a gente poderia tentar convencer aqui. E os prazos, o  
2429 que a gente conversou por conta do OBD pra fazer isso casado, seria 25 e 27,  
2430 essa seria uma proposta pra gente poder fazer a durabilidade, a tal do produto  
2431 único pra abaixo de 130 e com OBD.

2432

2433

2434 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Faz uma  
2435 síntese, então, da sua proposta. Eu tenho alterações em valores e alteração em  
2436 prazo, né. Só pra ficar mais claro pros demais membros. Faz a proposta como se  
2437 fosse assim: no inciso I altera “de” para... Só pra gente entender com mais  
2438 clareza.

2439

2440

2441 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Eduardo Sambuichi,  
2442 CNI/Abraciclo. Então, vamos lá. O que assim a gente poderia propor aqui no inciso  
2443 II, a partir de 2025, de 2023 para 2025.

2444

2445

2446 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Peraí. Tá  
2447 bom. Coloca numa cor diferente, entre parênteses. Então, 2025 e o...

2448

2449

2450 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – FDs é de 35 mil. E no inciso  
2451 III, a partir de 2027, esse aí continua FDs é de 35 mil.

2452

2453

2454 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Renato.

2455

2456

2457 **O SR. RENATO TEIXEIRA BRANDÃO – SUPLENTE (Abema/MG)** – E da  
2458 licença. Renato. Aí I, II e III, deixa eu tentar explicar, I, II e III é tudo pra menor de  
2459 130. Eu acho vocês estão alterando errado.

2460

2461

2462 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Menor que 130 é que novos  
2463 modelos 2025, todos os modelos 2027, eu acho que não ficou claro essa..., acho  
2464 que porque não está escrito aí, desculpa. Seria essa redação. 2025 pra novos  
2465 modelos é 35 mil... Eu acho que para novos modelos, né. Depois de 2025, novos  
2466 modelos, ou novos veículos né. E o inciso III seria para todos os veículos, eu acho

2467 que teria que incluir esse texto. Isso. Europa 20 mil. A gente está colocando 35  
2468 mil.

2469

2470

2471 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Vamos  
2472 copiar e colar embaixo, ir marcando as diferenças.

2473

2474

2475 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo) –** Isso. Isso. 35 mil desde o  
2476 começo.

2477

2478

2479 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Eu acho que  
2480 copia tudo, não? É que você partiu o parágrafo na metade. Volta, copia ele todo.  
2481 Vai, pode confiar. Volta. Copia todo o parágrafo, cola embaixo como inciso II.

2482

2483

2484 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo) –** Isso. 2 anos para todos os  
2485 modelos.

2486

2487

2488 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*

2489

2490

2491 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo) –** Isso. Começaria em 25.

2492

2493

2494 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Aí deixa ele  
2495 sem o espaço. Isso. Assim. Aí apaga o 23 vermelho, deixa o 25. A sua proposta  
2496 na sequência do 25 é para novos modelos de motociclos, triciclos e quadriciclos?  
2497 Então, depois do para, coloca em azul também “novos modelos de”. Aí coloca em  
2498 azul pra gente saber a diferença. No inciso III vamos fazer a mesma coisa. Isso. Aí  
2499 vamos fazer no inciso III a mesma coisa. Proposta CNI/Abraciclo. Aí no III a  
2500 mesma coisa, copia todo, cola embaixo. Esse aí é para “todos os modelos de”?

2501

2502

2503 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo) –** Isso. Correto.

2504

2505

2506 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Depois do  
2507 para, “todos os modelos de”, põe em azul “todos os modelos de”. Certo. Nos  
2508 outros incisos, quais seriam as modificações nos outros? No IV, o IV tem alguma?

2509

2510 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo) –** Sim. No IV igualmente né, a  
2511 partir de 2025.

2512

2513

2514 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, o 23  
2515 vira 25.

2516

2517

2518 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Para novos modelos.

2519

2520

2521 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – “Para novos  
2522 modelos de”, depois do para. Ah tá, isso. “Modelos de”. Põe em azul. O valor  
2523 continua 35?

2524

2525

2526 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Sim, continua 35.

2527

2528

2529 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. E no  
2530 inciso V?

2531

2532

2533 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – “A partir de 2027,

2534

2535

2536 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Para todos  
2537 os modelos.

2538

2539

2540 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Isso. Para todos os  
2541 modelos.

2542

2543

2544 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – “Para todos  
2545 os modelos de”. E o FD?

2546

2547

2548 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – E o FD é 35 mil. Visto que  
2549 85% são motocicletas de velocidade menor de 130. Então, é um volume  
2550 razoavelmente pequeno que a gente entende que a gente queria aproveitar em  
2551 relação ao mercado não é o volume mais representativo.

2552

2553

2554 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Certo.  
2555 Senhores, então, vamos dar uma passada rápida e ver as diferenças. E  
2556 precisamos encaminhar né, é um artigo sem dúvida importante, mas acabamos de  
2557 completar 4 horas que a gente tá discutindo o mesmo artigo, a gente precisa  
2558 avançar. Então, tem uma proposta nova Cetesb, Ibama, MMA, Anamma, que está



2559 aí em tela. E em cima dessa proposta, a Abraciclo trouxe uma outra proposta que  
2560 começa a partir do inciso II, né, o inciso I não teria mudança, 2023. Sobe um  
2561 pouco. Não, volta. Não, volta, eu estou lendo o I ainda. O 1 não tem mudança, ou  
2562 seja, a partir de 2023 ciclomotores FD 11 mil quilômetros, a mudança começa no  
2563 inciso II, a partir de..., na proposta da Anamma, encapado pelos demais. 2023  
2564 para velocidade máxima menor que 130 quilômetros por hora 20 mil quilômetros.  
2565 Na proposta da Abraciclo, 2025 para novos modelos de, né, e o FD seria 35.  
2566 Então, a diferença é 2 anos a mais, mas o FD também aumenta de 20 para 35. No  
2567 inciso III na proposta da Anamma, MMA, Ibama, Cetesb, é 2025 para veículos  
2568 com velocidade máxima menor que 130, FD 36 mil. A proposta alternativa da  
2569 Abraciclo é passar para 2027 para todos os modelos de e o FD ao invés de 36, 35.  
2570 No inciso IV, da proposta Anamma, Ibama, 2023, velocidade maior, ou igual, a 130  
2571 com FD 35. Na proposta CNI/Abraciclo, seria 2025, 2 anos a mais, portanto, para  
2572 novos modelos e mantém os 35 mil quilômetros. E no inciso V, na proposta Ibama,  
2573 Cetesb, Anamma, 2025 para aqueles com velocidade maior, ou igual, a 130, o FD  
2574 de 60 mil. Na proposta Abraciclo, a partir de 2027, 2 anos após, para todos os  
2575 modelos e o FD de 35 mil ao invés de 60 mil. Esse item parece que é o mais  
2576 distante, né, em relação ao FD. Então, pergunto aos dois grupos proponentes se  
2577 enxergam alguma oportunidade de aproximação ainda pra gente colocar em  
2578 votação. Bocuhy.

2579  
2580

2581 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Bom, eu queria fazer  
2582 um apelo aqui pro pessoal da Abema, e também do MMA, com relação aquilo que  
2583 nós colocamos no início da discussão sobre os prazos e do (...) que a gente vem  
2584 carregando desde 2011. Eu creio que essa discussão sobre a quilometragem, ela  
2585 acaba nos desguarnecendo. O valor de 60 mil nos parecia muito justo e eu creio  
2586 que se a gente ceder nesse aspecto, a gente vai acabar cometendo de novo o  
2587 erro que nós cometemos anos atrás. Então, eu queria fazer esse apelo para que  
2588 não se fizesse um acordo aqui que, de certa forma, viesse a (...) a saúde pública.

2589  
2590

2591 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
2592 Bocuhy. Pergunto ao Ibama se a proposta apresentada anteriormente está  
2593 mantida, Ibama, Cetesb, Anamma, mantém a proposta anterior? Porque assim,  
2594 agora a gente chega num momento que a gente precisa tentar diminuir o número  
2595 de propostas, né, pra facilitar o entendimento, o convencimento dos membros da  
2596 Câmara. Temos agora basicamente 3 propostas, é uma antiga do Ibama, uma  
2597 nova do Ibama buscando a aproximação com os apelos colocados pela Abraciclo,  
2598 em cima dessa uma avaliação apresentada pela própria Abraciclo. Gilberto.

2599  
2600

2601 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
2602 Ibama. De fato assim, o que tá colocado pela CNI/Abraciclo é voltar a questão do  
2603 60 mil quilômetros para acima de 130 mil quilômetros, 130 quilômetros por hora. O  
2604 que a gente viu ali de ganho, de fato, é o que tem para moto com menor, ou igual,

2605 a 130, chegando a 35 mil quilômetros de durabilidade. Eu acho que a gente tem  
2606 que discutir um pouco mais, eu acho que dá pra chegar num consenso. Mas,  
2607 simplesmente assim, a gente tá colocando os textos, a gente deixou isso pra fazer  
2608 na hora. Mas, por exemplo, todas as redações ali têm “conforme o plano de  
2609 manutenção”, né, isso aí pode ser transformado num parágrafo e se limparia o  
2610 texto, mas a gente precisaria de um tempinho a mais só pra ver se consegue  
2611 chegar numa convergência maior. Primeiro ponto é que o que a CNI trouxe de  
2612 2027 seria assim, o necessário pra botar em 2027 seria o avanço pra menor do  
2613 que 130 quilômetro. Então, a pergunta é: o quê que seria feito agora de 2000, final  
2614 de 2018 considerando aí 2019 até 2027, o que seria, o quê que efetivamente  
2615 aconteceria para daí determinar só lá na frente os 35 mil quilômetros pra moto  
2616 com menor cilindrado, que se isso não poderia ser arrumado em menor tempo, ou  
2617 atualizado tecnologicamente em menor tempo, a gente precisa ponderar, ir nesse  
2618 avanço, que é o maior quantitativo de motos sendo comercializados. Então, é uma  
2619 pergunta que eu faço pra CNI/Abraciclo, qual que é esse racional? Porque  
2620 pareceu que foi só aí uma questão de discussão de prazo e não justificou aí o  
2621 racional tecnológico por trás disso. E se puder, por enquanto, colocar, só ali tirar,  
2622 ali, depois de 60 mil quilômetros, todas as redações tinham “e os ensaios de  
2623 emissões devem ser realizados”, coloca isso como um parágrafo.

2624

2625

2626 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Isso poderia  
2627 virar um parágrafo? Começando em os ensaios de emissão.

2628

2629

2630 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – E aí tira isso  
2631 de todos os textos. Isso. Parágrafo único.

2632

2633

2634 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Tá bom. Ele  
2635 pode ser a mesma redação: os ensaios de emissão devem ser realizados em  
2636 intervalos de manutenção do veículo. A gente fala: para os incisos né, para  
2637 atendimento ao disposto nos inciso I a V do *caput*, incisos, ensaios, aí coloca essa  
2638 redação, a gente já vai limpando. Isso. Pode ir direto. Todos estão de acordo com  
2639 essa proposta última só de limpeza do texto passando esse final da redação para  
2640 um novo parágrafo? Ok. Então, já vamos fazendo esse procedimento. Peço a  
2641 Abraciclo pra se manifestar. Parece que o ponto de maior afastamento, né,  
2642 conforme colocado pelo Ibama, é o inciso V, né, haveria possibilidade de  
2643 convergência pros demais.

2644

2645

2646 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*

2647 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Não, ainda  
2648 não. Para atendimento deste artigo. Tá bom. Vamos limpar rapidinho. Para depois  
2649 do quilômetro, dar um ponto final e apaga, ponto e vírgula. Esse aí é ponto final,  
2650 que é o último, né? Inciso não é ponto. Wanderley.

2651

2652

2653

2654

2655

2656

2657

2658

2659

2660

2661

2662

2663

2664

2665

2666

2667

2668

2669

2670

2671

2672

2673

2674

2675

2676

2677

2678

2679

2680

2681

2682

2683

2684

2685

2686

2687

2688

2689

2690

2691

2692

2693

2694

2695

2696

**O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Paulo, CNI/Abraciclo. Respondendo o que o Gilberto falou. Bom, na verdade, eu estava vendo que a preocupação sua é 2027. Então, a gente poderia rever onde é que tá o maior de 130 quilômetros. A outra.

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Só um minutinho. A gente tá só limpando o texto pra ficar mais claro comparar as propostas. Só falta um. Limpa lá o inciso I. Vai ficar mais simples agora. Ok. Então, temos ali no III, o II é uma diferença de prazo e aumenta o FD né. Vamos ao III, que é o que tá em discussão agora. O III na proposta Ibama, Cetesb, 2025, o que é menor que 130 é 36 mil quilômetros. Na proposta, na contraproposta da Abraciclo 27 para todos os modelos e o FD de 35. A questão é o prazo, não é Gilberto?

**O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Esse eu manteria por enquanto, eu só queria começar com aquela de maior de 130.

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Mais pra baixo, então.

**O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Mais para baixo.

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Maior, ou igual a 130 começa aí no inciso IV, motociclo, triciclo e quadriciclo. Tem uma diferença de 2 anos, mas não tem diferença no FD. Aí é só prazo a diferença.

**O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Então, vamos fazer o seguinte, eu, vamos subir um pouco que eu vou fazer seguinte, que a sua pergunta, o que eu poderia a 9, o 20, eu tenho uma ideia. Como vocês ficaram preocupados com o gep, eu poderia de repente manter em 23 a fase inicial do Euro, mas aí eu precisaria de um tempo maior pra segunda fase. Eu não sei se deu pra entender. Eu anteciparia um pouco, porque eu entendi que essa preocupação é que ficava um gep muito grande. Então, anteciparia num primeiro momento pra 23, mas vou precisar em vez de 25 um pouquinho mais, talvez 27, porque aí eu vou ter todos os modelos, porque eu não posso fazer dois desenvolvimento em curto prazo. 27 todos os modelos. Então, a de 60, de 35. Não. 27. É que como a ideia foi 25 a estendida, né. Então, eu falei: bom, então, a gente poderia antecipar dentro da proposta, inclusive sua original.

2697

2698

2699

2700

2701

2702

2703

2704

2705

2706

2707

2708

2709

2710

2711

2712

2713

2714

2715

2716

2717

2718

2719

2720

2721

2722

2723

2724

2725

2726

2727

2728

2729

2730

2731

2732

2733

2734

2735

2736

2737

2738

2739

2740

2741

2742

**O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb)** – Só pra esclarecer. Essa proposta 2023 europeia. Lacava, Cetesb. É a proposta que estava original né, inclusive a proposta da CNI, entrar em 2023 a Europa. Esta era a proposta. Então, quer dizer, não é nenhuma..., não trouxe nenhum ganho.

**O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Não, não. De novo, é que a gente só tá vendo pontualmente a questão da durabilidade né. É que teve todo o conceito por trás disso, que é exatamente a OBD2, é exatamente fazer a detenção do catalisador e tudo mais. Que volto a dizer, a gente achou que era fundamental pra ajudar nesse trabalho né. É que quando a gente vê pontualmente a questão de quilometragem só, ela fica tão..., uma discussão, né, fica calorosa em termos de quilometragem quando a gente tá deixando de ganhar muito pelo OBD2. Não, não, tudo bem.

**O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto, Ibama. Explica o racional, porque, por exemplo, não é só o OBD, o que a gente colocou aqui que, inclusive, depois vai ser votado lá no art. 1º, é a entrada do M5 em duas fases, 23 todos os modelos, novos modelos, 25 todos né. A durabilidade aqui, a gente na proposta que a gente trouxe em vermelho, a gente também segmentou, 23 durabilidade que, conforme a União Europeia, 25 todos, mas com esse fator Brasil. E aí na primeira fala eu falei: vamos pontuar aqui no quê que seria esse avanço pra uso das motos no Brasil como durabilidade quando poderia entrar. E aí justamente o que veio aqui foi colocando 2027, mas não trazendo justamente o ganho que a gente ponderou. Então, a gente entendeu essa questão da entrada OBD tranquilamente, se a gente tiver aqui com outra redação, ou com outro espírito, você, por favor, indique, mas explique o quê que tá acontecendo.

**O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – As datas... Márcio Azuma, CNI/Abraciclo. Basicamente, conforme foi mencionado aqui, as datas 25 e 27 era com o intuito de fazer um desenvolvimento único. O que foi levantado aqui agora há pouco, foi de que 2025 está muito longe, mas o OBD ainda não foi nem fechado na Europa, a gente não sabe nem o que ele é, a gente tem que esperar ele ser fechado, a proposta do OBD e aí quando for 25, a gente vai conseguir desenvolver pro nosso objetivo. Esse é um ponto do motivo do 25. E logicamente se entender que precisa ter alguma coisa antes dessa data de 25, até mesmo pelo fato de ter OBD, a gente pode de repente estudar aqui uma data pra durabilidade europeia, porque isso aí a gente já tem. Então, seria 2024, talvez, o europeu 20 e 35, conforme está lá; e aí o 25, essa proposta que a gente mencionou, que aí sim, aí a gente tentaria já fazer um pacote de OBD e essa emissões, essa duração de emissões com 35, que vai ser uma coisa única. Por favor, entendam que o 35 pra essas motos que vão ser o maior volume, a gente vai ter que fazer um

2743 desenvolvimento e essas motos ainda são flex. Então, a gente vai ter que ter um  
2744 desenvolvimento das motos do OBD e com combustível novo, sendo que o OBD  
2745 vai ser um assunto novo pra todo mundo, para todas as montadoras. Tá? Então,  
2746 não é um número tão jogado assim, isso aí, o racional seria isso aí mesmo. O  
2747 OBD flex e trazer um pacote único de desenvolvimento. Tá, Gilberto.

2748

2749

2750 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Fala no  
2751 microfone, Gilberto, por favor.

2752

2753

2754 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
2755 Ibama. O OBD flex é o OBD M2.

2756

2757

2758 **O SR. HILÁRIO HARUOMI KOBAYASHI (CNI/Abraciclo)** – Hilário Kobayashi,  
2759 CNI/Abraciclo. Só pra complementar em relação a essas informações. Inicialmente  
2760 estávamos propondo a entrada de..., a entrada do OBD2 23 e 25 em função da  
2761 necessidade de um desenvolvimento diferenciado pra OBD2, porém baseado num  
2762 modelo que já estamos assim em desenvolvimento agora pra atender o Euro 5.  
2763 Então, o nosso esforço era concentrar o nosso esforço de desenvolvimento em  
2764 cima do modelo Euro 5 na condição o projeto do Euro 5, acrescentar o OBD2. Só  
2765 que esse cenário muda totalmente a configuração pra engenharia. E eu estou na  
2766 fase como responsável de desenvolvimento numa empresa, e acompanhei todos  
2767 os processos de desenvolvimento das motos pra entender ao PROMOT. Então, eu  
2768 sei exatamente quais são as dificuldades, mas nesse caso de quão você é exigido  
2769 de uma durabilidade duas vezes maior em relação ao PROMOT M4, traz uma  
2770 consequência muito grande para o efeito da estruturação da engenharia pra  
2771 atender essa situação do PROMOT M5. Essa proposta anterior, que a gente fez  
2772 era justamente pra compensar essa situação. Mas, uma vez que devemos assim,  
2773 atender uma nova situação, além do prazo, que antes previsto pra considerando a  
2774 premissa de utilização do resultado do desenvolvimento do Euro 5, essa aqui é uma  
2775 nova situação pra nós, de tal forma que eu preciso de um prazo maior pra atender  
2776 essa situação, com recurso novo, com resultados, com dados que ainda estão em  
2777 cógnitas pra nós. Então, é em função disso que foi solicitado essa extensão desse  
2778 prazo pra esse caso. E consequente sincronização do OBD2 na condição anterior  
2779 foi justamente pra equilibrar esse recurso.

2780

2781

2782 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Pergunto ao  
2783 Ibama, a Cetesb, se há alguma possibilidade de aproximação, ou se mantém a  
2784 proposta? Lacava.

2785 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb)** – Lacava, Cetesb. Eu queria  
2786 fazer uma pergunta. A grande dificuldade que tá em atender os prazos que estão  
2787 sendo pedidos nessa proposta é o desenvolvimento pros 60 mil, ou é a questão dos 36  
2788 mil, ou 35 mil, porque os 35 mil e o OBD2 vão entrar na Europa em 2021, portanto

2789 já está sendo desenvolvido e em 2021 está na Europa. Então, assim, até 2023 já  
2790 tá desenvolvido, né. Você pode até dizer: “ah, tem flex e tal”, mas grosso modo já  
2791 tá desenvolvido. Então, o quê que efetivamente está pegando, do ponto de vista  
2792 de desenvolvimento?

2793

2794

2795 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Eduardo Sambuichi,  
2796 CNI/Abraciclo. Lacava, o ponto é justamente esse. O que tá pegando é pra  
2797 motocicletas até 130 quilômetros por hora, na Europa são 20 mil quilômetros né.  
2798 Esse a gente faria se fosse 2023, 20 mil quilômetros. E 35 mil quilômetros pra  
2799 motociclos acima de 130 quilômetros por hora. Esse era o que nós nos propomos  
2800 a fazer desde o início né. Então, a diferença está aí. Motos até 130 e acima de  
2801 130.

2802

2803

2804 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb)** – Só que... Lacava, Cetesb.  
2805 Só que isso aí é o que tá proposto pela CNI desde antes de nós começamos a  
2806 discussão do M5. Então, a gente tá tentando aqui chegar numa proposta de  
2807 consenso, se não houver flexibilização nenhuma, porque 2023 Europa e 2025  
2808 Europa é o que está proposto lá atrás pela CNI, né. Então, não houve nenhum  
2809 ganho nesse sentido.

2810

2811

2812 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Eduardo Sambuichi,  
2813 CNI/Abraciclo.

2814

2815

2816 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb)** – Só pra complementar.  
2817 Desculpa, Sambuichi. A gente precisa lembrar que o que a gente tá tentando  
2818 trazer aqui e acho que ninguém da área ambiental vai abrir mão, é da gente  
2819 aumentar essa durabilidade, porque já foi devidamente justificado pela intensidade  
2820 de uso e pelo, digamos assim, o que representa o problema ambiental as motos  
2821 até 150 quilômetros por hora, é isso que nós estamos discutindo. Então, a minha  
2822 dúvida, eu não queria que a gente contaminasse a discussão do que efetivamente  
2823 é crucial, que é esse conjunto de motos até 150 quilômetros por hora, até 130  
2824 quilômetros por hora com outras discussões marginais, como o uso na rua, a  
2825 manutenção, ou mesmo as motos de maior porte. Tá? Então, o que eu acho que  
2826 seria interessante, se a gente conseguisse avançar nessa discussão, se  
2827 conseguisse ver se a gente chega num fator de deterioração, não é nem 36, pode  
2828 ser 35 mil pra aproveitar o desenvolvimento da Europa. Mas, nós temos que  
2829 chegar nisso num prazo razoável, não dar pra ser em 2027.

2830

2831 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Márcio Azuma, CNI/Abraciclo. Lacava,  
2832 só pra deixar mais claro. Essa proposta das motos abaixo de 130 quilômetros por  
2833 hora, na realidade na Europa são 20 mil quilômetros. Então, a gente tá fazendo  
2834 esse acréscimo dos 20 pros 15. Então, a dificuldade que foi dita aqui, a parte foi

2835 dos 20 pros 35. Então, dos 20 pros 35, a gente vai estar criando um  
2836 desenvolvimento novo, ou seja, pra essas motos não existe nada em prateleira,  
2837 vamos falar assim, a gente vai ter que começar aqui no Brasil, e ainda com um  
2838 combustível, no nosso caso, a maioria dessas motos são flex. Então, a gente vai  
2839 estar sozinhos, vamos falar assim, vai ser um desenvolvimento Brasil pra uma  
2840 moto que originalmente, ou seja, lá na Europa se pensava em fazer um teste de  
2841 20 mil quilômetros, a gente vai ter que fazer um desenvolvimento local pra puxar  
2842 isso pra 35. No futuro a gente até convida vocês pra visitar as nossas engenharias  
2843 pra gente saber o que vai mudar, porque hoje a gente não sabe. E em  
2844 contrapartida também, a gente tem o combustível, essas motos são flex. Então,  
2845 são duas, são dois pontos que vão ser novos, que vão ser feitos no Brasil e que  
2846 ninguém sabe, ou seja, teríamos que começar do zero aqui. Essa é o ponto, ou  
2847 seja, a parte que pega pra essa melhoria, é isso aqui. Isso a gente tá falando em  
2848 quase 80% do mercado.

2849

2850

2851 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – É que eu  
2852 tenho o Bocuhy inscrito. Deixa o Bocuhy e você fala na sequência, Gilberto.

2853

2854

2855 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Eu queria fazer um  
2856 apelo pros senhores da Abraciclo com relação a essa questão das motos menores  
2857 de 130 quilômetros. Pra nós que trabalhamos com a área ambiental e com saúde  
2858 pública, nós sabemos que essa é a maior fonte de emissão existente das grandes  
2859 cidades por conta do lançamento de hidrocarbonetos. Então, o nosso interesse  
2860 principal nessa Resolução, é esse (...). Então, eu queria deixar claro isso, que  
2861 esse é o problema e esse é o problema que nós vamos continuar reivindicando,  
2862 de qualquer forma, se a Resolução for ineficiente, e se ela não for do ponto de  
2863 vista ambiental protetiva. Se houver prazo leniente, a sociedade não pode se calar  
2864 diante disso, porque você acaba tendo um problema de saúde pública e isso  
2865 acaba sendo repassado pra sociedade que fica, eu diria, sem defesa pra esse tipo  
2866 de coisa. Poluição, eu não vou me estender aqui sobre os efeitos, todos sabem,  
2867 mas a nossa discussão nessa Câmara Técnica acaba sendo um pouco inócua  
2868 quando a gente não considera o efeito adverso lá na ponta. Então, eu gostaria de  
2869 ter maior clareza por parte da Abraciclo da sua disposição de equacionar o  
2870 problema de lançamento de hidrocarboneto na atmosfera. Isso implica  
2871 necessariamente na maior durabilidade dos catalisadores, se é uma resposta  
2872 técnica pra isso, se não há, ficar também apenas na mão da Abraciclo em termos  
2873 de desenvolvimento de um processo brasileiro, me parece que vai depender único  
2874 e exclusivamente do próprio setor que é responsável, digamos, pela emissão, pela  
2875 poluição. Então, talvez nós tivéssemos que buscar uma outra forma, talvez de  
2876 auditar esse processo que pudéssemos ter mais segurança, que não apenas o  
2877 próprio fabricante, que afinal de contas é o setor interessado financeiramente no  
2878 processo. E reitero aí a preocupação do Lacava, é isso mesmo, nós temos que  
2879 focar, principalmente, nesse ponto que é mais nevrálgico. Obrigado.

2880

2881

2882 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
2883 Bocuhy. Passo a Abraciclo pra responder as suas considerações.

2884

2885

2886 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Márcio Azuma, CNI/Abraciclo. Do  
2887 ponto de vista de assegurar isso ambientalmente, as motos flex, ou todas as  
2888 motos, elas passam por testes de homologação. Então, do ponto de vista  
2889 ambiental, são realizados testes com acompanhamento do Governo. Então,  
2890 entendemos que isso tá ok. O que a gente faz como apelo é esse tempo de  
2891 desenvolvimento pra gente poder garantir o uso da moto flex, ou seja, a gente  
2892 quer que essas motos utilizem o Etanol; a maior parte dessa frota está em São  
2893 Paulo, e em São Paulo é justamente aonde o preço do álcool sai mais em conta.  
2894 Então, são motos que, na sua grande maioria, provavelmente eles estão andando  
2895 com Etanol. E o nosso intuito é garantir esse desenvolvimento pra que essa  
2896 tecnologia continue existindo. Tá?

2897

2898

2899 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
2900 Por favor.

2901

2902

2903 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Ainda resta dúvida  
2904 com relação a durabilidade, eu acho que fui bem claro no início da minha fala, no  
2905 início da reunião, quando eu disse que a situação europeia é bem diferente da  
2906 brasileira, por conta de questões climáticas, nós temos um uso muito superior no  
2907 Brasil e isso leva a obsolescência dos catalizadores de serviço de motofrete, em 6  
2908 meses de usuário comum para na faixa de 18 meses. Então, 20 mil quilômetros  
2909 nos parece um valor muito baixo pra garantir que você tenha um controle da  
2910 poluição. Eu queria reiterar a pergunta e eu queria ouvir a Abraciclo sobre isso.

2911

2912

2913 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Abraciclo.

2914

2915

2916 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Eduardo Sambuichi,  
2917 CNI/Abraciclo. Com relação a durabilidade, nós estamos aqui colocando na  
2918 proposto que nós vamos sim dobrar a durabilidade nos seus devidos prazos,  
2919 conforme explicado, dobrar não, mas nesses valores, né, que estão sendo  
2920 propostos, nós vamos aumentar a durabilidade. Em momento algum, a gente está  
2921 falando que não precisamos, ou não necessitamos né. Mas, existe uma  
2922 dificuldade de desenvolvimento, é esta à equação que nós precisamos resolver,  
2923 que talvez complementaria a sua dúvida em relação a equação que podemos  
2924 chegar. Sim, necessitamos de prazo em relação a durabilidade. E com os devidos  
2925 prazos, nós vamos aumentar essa distância de durabilidade muito maior que  
2926 qualquer outro lugar do mundo. Tá? Então, seremos exclusivos, tá, num produto



2927 único específico no Brasil. Eu acho que aí sim tá os nossos esforços, a nossa  
2928 contrapartida pra contribuir com a redução do aumento de emissões. E com  
2929 certeza o PROMOT 5, né, com os mesmos limites do Euro 5, que essa na verdade  
2930 é o grande ganho imediato que a gente vai ter que eu já falei que representa  
2931 quase 80% e a durabilidade seria os outros 20, que a gente poderia  
2932 complementar, mas com os seus devidos prazos adequados pra nossa realidade.

2933

2934

2935 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos ouvir  
2936 um pouco mais. Gilberto tá inscrito. Você quer fazer uma pergunta?

2937

2938

2939 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – É. Esclarecimento da  
2940 Cetesb, se eles concordam com um prazo tão longo pra desenvolvimento, sendo  
2941 um problema tão grave.

2942

2943

2944 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Gilberto.

2945

2946

2947 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
2948 Ibama. Não é uma questão de concordar, ou não. O que a gente tá tentando aqui  
2949 é justamente trazer a possibilidade de implementação com a necessidade de  
2950 quilometragem tipicamente de uso no Brasil. Então, essa adaptação, que não tem  
2951 na Europa, que a gente tem que pensar em qual prazo tem que acontecer. A  
2952 gente tá todo mundo aqui, a gente tá muito próximo do consenso, porque tá todo  
2953 mundo concordando com a Euro 5. Eu acho que esse que é o ponto mais  
2954 interessante. Agora, é saber qual é o esforço necessário pra implementar a  
2955 quilometragem. E acho que se tivesse que ter alguma decisão, seria justamente  
2956 nesse esforço a mais, e não voltar atrás em questões que a gente colocou de  
2957 entrada em vigor da Euro 5 no País, né, que seria lá o que tá no art. 1º. No que a  
2958 gente colocou no art. 1º, que não foi votado, mas o entendimento daquele artigo é  
2959 2023 para novos modelos, ou seja, tudo que for homologado a partir de 2023, ele  
2960 passa a valer como M5. Todos os modelos em 2025 é você considera tudo aquilo  
2961 que tinha anterior 31 de dezembro de 2022 já homologado e você pode fazer duas  
2962 renovações LCVM, revalidação, e aí a partir de 25, então, 100% da frota, 100% do  
2963 que está sendo comercializado no País entra como M5. Então, esse espaço de  
2964 tempo de 2 anos, ele também favorece aí o desenvolvimento e a aplicação do que  
2965 a gente tinha colocado aqui na proposta do OBD. O OBD M1, ele vai entrar em  
2966 vigor na Europa em 2021, né? E no Brasil, a gente tá colocando aqui pra 23. O  
2967 que a gente faria pra OBD M2, que é justamente a tropicalização aí do OBD é  
2968 justamente considerar questões flex. Mas, além de considerar flex, a gente  
2969 gostaria de discutir justamente a durabilidade né. Então, se eu estou entendendo  
2970 bem assim a partir de 2027. Então, a gente teria 35 mil quilômetros de  
2971 durabilidade pra não só novos modelos, mas para todos os modelos.

2972

2973

2974

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Fale no microfone, por favor, se identificando, senão depois a transcrição fica prejudicada. Paulo.

2976

2977

2978

2979

**O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Paulo, CNI/Abraciclo. 27 para todos os modelos, conforme está colocado na proposta.

2980

2981

2982

2983

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado. Gilberto.

2984

2985

2986

2987

**O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Justamente. Eu acho que a gente vai ter que discutir justamente essa questão no ganho em todos os modelos, porque 27 nos parece demasiado. Só que a gente tem que pensar que publicado hoje né, começando aí, vamos supor, em 2019 né, que é o *start*, tem todo esse tempo de desenvolvimento até ter isso, que a gente está considerando como durabilidade dar condições aquele uso no Brasil. Isso que tem que ser colocado aqui na mesa e que a gente tem que chegar num consenso. Chegando, eu acho, que nesse consenso, a gente consegue vencer o resto da Resolução com uma facilidade. Então, eu gostaria de pedir um pouquinho mais de atenção nesse ponto pra coordenação, pra gente não colocar simplesmente uma proposta contra a outra, se a gente está próximo de chegar num consenso aqui que envolve justamente o desenvolvimento, ou seja, o esforço pra gente atingir essa durabilidade.

2988

2989

2990

2991

2992

2993

2994

2995

2996

2997

2998

2999

3000

3001

3002

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – A gente tem buscado isso, Gilberto. A questão é que a gente tá quase completando já 5 horas de discussão em um único artigo. Então, a gente precisa agora ter um foco maior, né, todo o esforço feito até agora é elogiável, é louvável, mas a gente precisa dar andamento as coisas. Então, nesse sentido, se for necessário mais alguns minutos para uma convergência tal, mas não é o que me parece nas falas que eu tenho ouvido, principalmente da Abraciclo, eu não tenho visto mudanças. Eu tenho visto assim, justificativas para se manter a proposta que já foi apresentada. Eu vejo um lado se aproximando e um outro lado já algumas rodadas de discussão mantendo a mesma posição. Então, se não há mudanças nas posições, o regime democrático nos leva a única saída possível, que é a votação. Porque assim, se tivesse um lado se aproximando do outro, isso é uma coisa. Agora, tem um lado que tá aqui, o outro lado se aproximando, mas chega um momento que as condições já estão bem colocadas né. Eu vou passar a palavra, eu vou seguir a inscrição mais um pouco, mas eu peço também, por outro lado, que a gente consiga objetivar e encaminhar pra votação. Já aproveitando, Gilberto, você fez uma referência ao art. 1º, que trata de novos modelos e todos os modelos.

3003

3004

3005

3006

3007

3008

3009

3010

3011

3012

3013

3014

3015

3016

3017

3018

3019 Pergunto se aqui já não faz sentido nessa proposta que vocês apresentaram já  
3020 fazer o ajuste de redação pra contemplar essa diferença. A exemplo do que fez a  
3021 Abraciclo na sua proposta. Por exemplo, o inciso I, ele não faz diferença pra  
3022 novos, ou todos. Mas, do II em diante foi feita uma separação pela Abraciclo em  
3023 relação a novos e todos, justamente porque lá no art. 1º já tem essa separação.  
3024 Na proposta de vocês, faz sentido acompanhar essa divisão pra novos e pra todos  
3025 em 23 e 25? Que aí eu já vou pedir... 23 novos e 25 todos, é isso? Então, já vou  
3026 pedir pra fazer o ajuste. Peço só alguém aqui pra supervisionar, enquanto a gente  
3027 segue aqui as inscrições. Ou então, vai acompanhando em tela, ver se as  
3028 inserções estão corretas. Passo pro Bocuhy, Wanderley e aí eu vou consultar se  
3029 há mais alguma proposta alternativa, senão a gente precisa avançar, porque há  
3030 outros itens também importantes que demandam atenção dessa Câmara e  
3031 precisam ser deliberados. Bocuhy. Zuleica.

3032

3033

3034 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – Zuleica, Apromac. Eu queria  
3035 perguntar pro pessoal da Cetesb, se puder me ajudar, qual a relação que tem  
3036 assim, como que ficou os dados, né, as datas também no caso dos leves. Porque  
3037 eu tenho aqui uma versão aprovada aqui, no caso dos leves, o PROCONVE 7  
3038 entra em 1º de janeiro de 2022, é isso? E o P8 entra em 25 pra todos. Tecnologia  
3039 flex também? Não. Não, leves. Leves. 1º de janeiro de 2022, PROCONVE 7, L7. E  
3040 o L8 em 2025. Eu tenho como aprovada aqui uma versão que o Ruan nos passou.  
3041 Então, teria sido aprovado essas datas, porque não foi ainda para o Plenário. É 22  
3042 e 25. O L... Então, a pergunta é se é isso mesmo essas datas? Não vão lembrar.  
3043 Porque eu acho... Eu queria saber qual é...

3044

3045

3046 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Eu entendo,  
3047 mas a gente tá tratando uma outra Resolução agora, se a gente tiver que parar  
3048 pra buscar outra Resolução, já tá confuso.

3049

3050

3051 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – Não, não é pra confundir mais,  
3052 é porque eu entendi que seria a mesma tecnologia do desenvolvimento.

3053

3054

3055 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Assim, é  
3056 uma outra categoria de veículo, tanto é que é um outro setor que está aqui  
3057 representado. Eu acho que tem as suas diferenças aí colocadas, não dá  
3058 simplesmente pra gente copiar prazos aprovados em outras Resoluções.

3059

3060

3061 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – *Estou perguntando se tem*  
3062 *alguma correlação.*

3063

3064

3065 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Eu acho que  
3066 informalmente a gente pode buscar atender essa curiosidade. Mas, assim, eu faço  
3067 um apelo da gente ter um pouco mais de foco. A gente já deu 5 horas pra esse  
3068 artigo, eu acho que tá de bom tamanho, né, porque tem vários outros também que  
3069 demandam a atenção da Câmara. Eu pergunto a Abraciclo se há alguma proposta  
3070 diferente, alguma possibilidade de aproximação com as outras propostas que  
3071 foram colocadas pra que a gente possa iniciar a deliberação. Alguma outra  
3072 proposta?

3073

3074

3075 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Paulo, CNI/Abraciclo. Bom,  
3076 na verdade, quando coloquei pro Gilberto a questão de 25 pra 23, aí parece que  
3077 houve, apesar da flexibilização, eu não sei qual foi o entendimento. De qualquer  
3078 maneira, eu posso flexibilizar ao prazo, mas eu precisaria primeiro manter os 35  
3079 mil para as duas faixas de velocidade.

3080

3081

3082 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Qual é o  
3083 inciso?

3084

3085

3086 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Tanto a II, como a III, né. E  
3087 aí eu poderia, se pegar dois minutinhos, pra ver se eu consigo, porque são vários  
3088 fabricantes e eu precisaria apenas alinhar. Mas, Gilberto, como eu disse, quando  
3089 eu falei 23, não sei qual foi a divergência, porque a gente votou a proposta que a  
3090 gente tinha colocado, mas eu precisaria do 25 e 27 para..., principalmente o 27  
3091 para todos, né. Mas, de qualquer maneira, eu teria uma flexibilidade dos 25 e 27,  
3092 desde que eu mantenho os 35 para ambas as faixas, e eu preciso ver o que o 27,  
3093 se eu consigo puxar alguma coisa, mas eu precisaria de dois minutos pra ver o  
3094 dos fabricantes.

3095

3096

3097 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Certo.  
3098 Então, o esforço que vocês vão fazer é de puxar o 27 para 25, é isso?

3099

3100

3101 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Não, não sei. Eu precisaria  
3102 ver se eu consigo... Não, não. A proposta que eu estou tentando ver é uma  
3103 flexibilização de 27 para alguma coisa antes, mas eu precisaria de dois minutos  
3104 para sondar aqui.

3105

3106

3107 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok.  
3108 Concedido os minutos, mas contados.

3109

3110

3111 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Não, não, vai ser aqui  
3112 mesmo.

3113

3114

3115 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Abraciclo.

3116

3117

3118 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Márcio Azuma, CNI/Abraciclo. Bom,  
3119 conversando aqui.

3120

3121

3122 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Bem, vamos  
3123 ouvir a proposta da Abraciclo.

3124

3125

3126 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – A proposta que a gente conversou  
3127 aqui, eu não sei se estaria ok pra vocês, mas é pra 2023, a gente manteria, ou  
3128 traria os limites europeus, que já são acima do que a gente tem hoje. E 25, e 25 e  
3129 27 manteria isso aqui, ou seja, a gente dessa proposta da Abraciclo, a gente  
3130 adicionaria em 2023 um europeu pra durabilidade, ou seja, a gente já teria algum  
3131 esforço em 2023, faria com que as motos em 23, 2 anos depois já tivessem a  
3132 durabilidade, conforme os 20 mil quilômetros, ou 35, pra acima de 130; e aí  
3133 quando fosse 25 entraria nessa proposta a Abraciclo. Ou seja, estaríamos em três  
3134 fases, uma primeira, conforme a Europa; segunda, a tal da jabuticaba, ou seja, o  
3135 acréscimo das motos abaixo de 130 e 27 pra todas. Basicamente isso aqui.

3136

3137

3138 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos  
3139 representar isso em tela na forma dos incisos ali. O inciso I não muda. É isso?  
3140 Volta ali. O I não muda. No II o que muda ali?

3141

3142

3143 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Fica isso. Então, 20 mil e europeu.  
3144 Sim, esse aí fica igual.

3145

3146

3147 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos por  
3148 partes, gente. Isso é pra clareza de todos os membros. O I muda? Não. Bem  
3149 cartesiano. O II muda? Não. O III muda? Não. Volta pro II. O II muda alguma  
3150 coisa? É isso mesmo. Esse aí não seria 23? Não entendi.

3151

3152

3153 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Não, não. 23 é o anterior, a gente  
3154 manteria as duas propostas, tem II e II, né? A gente manteria a primeira.

3155

3156

3157 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ah tá, vocês  
3158 retirariam a segunda proposta?

3159

3160

3161 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Não, eu manteria tudo. No primeiro  
3162 momento, a gente tava querendo... Seriam duas datas 23 e 25.

3163

3164

3165 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos  
3166 seguir a lógica das propostas que estão na tela, porque tem outra proposta pra 25  
3167 embaixo, aí lá vocês fazem a emenda, se não vai ficar muito confuso.

3168

3169

3170 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Não. Deixa eu tentar explicar. No  
3171 primeiro momento, a gente pediu pra alterar o 23 para 25 e alterar o 20 mil  
3172 quilômetros pra 35 mil quilômetros.

3173

3174

3175 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Tá ali, em  
3176 azul.

3177

3178

3179 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Isso. A proposta que a gente tá vindo  
3180 agora fazer é a gente em 2023 traz os 23 quilômetros, adicionalmente a partir de  
3181 25 a gente vem com 35 mil quilômetros.

3182

3183

3184 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Tá. Vamos  
3185 por partes. Calma, só pra ficar claro ali. Então, esse daí tá, deixa tachado o 25,  
3186 vamos apagar, pra gente guardar na memória e põe em azul o 23.

3187

3188

3189 *(Todos falando ao mesmo tempo)*

3190

3191

3192 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Mas, não dá  
3193 pra fazer na estrutura que já estava colocada em tela pra ficar menos confuso?

3194

3195

3196 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – A gente tá acrescentando uma fase.

3197

3198

3199 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Entendi.  
3200 Então, vamos lá. Esse daí...

3201

3202

3203 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo) – Fica, o 25 fica.**  
3204  
3205  
3206 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Tá.**  
3207  
3208  
3209 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo) – E agora a gente tem o 23.**  
3210  
3211  
3212 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Só escreve o**  
3213 **“a” em cima com...**  
3214  
3215  
3216 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo) – Agora, é só fazer um (...). Perfeito.**  
3217  
3218  
3219 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*  
3220  
3221  
3222 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo) – Não, 23 e 20 mil. Em 2023, conforme**  
3223 **a Europa. Em 2025, aí o requerimento brasileiro. Isso.**  
3224  
3225  
3226 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Tá. Que**  
3227 **mais?**  
3228  
3229  
3230 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo) – E aí o 27, todos.**  
3231  
3232  
3233 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – 27 é todo.**  
3234 **Põe 2B.**  
3235  
3236  
3237 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo) – Então, o que eu lançar em 2023 e 24,**  
3238 **eu já trago conforme durabilidade europeia. Aquilo que eu for lançar em 2025 e**  
3239 **26, eu já vou, a partir de 25, eu já vou ter os 35 mil quilômetros, que é um**  
3240 **requerimento único aqui do Brasil. E o 27, o que eu tiver em produção, eu já vou**  
3241 **ter que chavear a produção para atender isso aí.**  
3242  
3243  
3244 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – 27 é 35 para**  
3245 **todos. É isso?**  
3246  
3247

3248 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Sim. Então, basicamente o que a  
3249 gente fez foi criar em 2023 a durabilidade europeia, ou seja, a gente já teve um  
3250 acréscimo em 23, vai ter um acréscimo maior ainda em 25 e aí pra 27 todos.

3251

3252

3253 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Isso tudo, a  
3254 gente falou menor que 130. Pros demais, tem mudança maior que 130, maior, ou  
3255 igual?

3256

3257

3258 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – A gente pode fazer também dessa  
3259 maneira. Coloca 23, conforme Europa.

3260

3261

3262 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, acho  
3263 que é mais fácil copiar essa estrutura e mudar lá embaixo os valores, não? Aí  
3264 troca. Eu acho mais fácil copiar a estrutura nova. Deixa tachado por enquanto. Aí  
3265 troca o menor, ou igual pra..., o menor que, para maior, ou igual.

3266

3267

3268 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Maior, ou igual, perfeito. O FD é de 35  
3269 mil quilômetros.

3270

3271

3272 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Só um  
3273 minuto. Vamos lá. 3A: 23, para novos.

3274

3275

3276 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Para novos modelos. Ok, ok. Aí no 20  
3277 mil substitui por 35. O 3B, a gente pode suprimir ele.

3278

3279

3280 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – 3B saí?

3281

3282

3283 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Saí. Na verdade, ele vai ser 27 todos.

3284

3285

3286 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Pode  
3287 apagar. Aí esse debaixo vira B.

3288

3289

3290 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Isso.

3291

3292

3293 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – E o FD?



3294

3295

3296 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – 35 também. Aí para as motos maiores,  
3297 que é um volume menor, a gente manteria o final.

3298

3299

3300 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Novos em  
3301 23, todos em 27. Isso. Rui.

3302

3303

3304 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. É só a título de melhoria da  
3305 redação. Nesse 3B, poderíamos tirar com velocidade máxima maior, ou igual, a  
3306 130 quilômetros por hora, porque eu acho que isso contempla todas as motos né.  
3307 Eu acho que poderia reduzir.

3308

3309

3310 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – O que o Rui  
3311 está dizendo é o seguinte, o 3C do menor, ou igual, do menor que é 2027 para  
3312 todos 35; e o 3B é 2027 para todos os 35. Então, pra fins de mais clareza, né, isso  
3313 poderia se tirar a pressão para todos, não é isso Rui? Seria tirar “para todos os  
3314 modelos” de um, porque independe se é, na verdade, é a velocidade né,  
3315 independe se é menor, maior, ou igual, porque o FD e o limite, o prazo é o  
3316 mesmo. Vocês concordam? Isso é só uma tentativa deles de simplificar a proposta  
3317 de vocês. Abraciclo, ok? Ok? Então, esta daqui sai. Ele não está concordando, ele  
3318 está só querendo ajudar. Essa aqui sai e nessa daqui tira a referência de  
3319 velocidade. Não é isso, Rui? Ok? Fábio.

3320

3321

3322 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, Anamma.  
3323 Apenas pra entender um pouquinho melhor a proposta de vocês. Vocês tinham  
3324 mencionado a dificuldade de conciliar a antecipação do OBD com as datas aqui  
3325 pros fatores de deterioração. Com essa nova proposta, vocês conseguem manter  
3326 a antecipação que vocês propuseram pra OBD2? Isso fica mantido?

3327

3328

3329 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – É a partir de 25.

3330

3331

3332 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Que era 23 novos  
3333 modelos e 25 todos, né, junto com a entrada da fase. Entra M2 direto sem a fase  
3334 M1. Tá? É apenas pra entender melhor a proposta.

3335

3336 *(Pausa)*

3337

3338

3339 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Senhores,  
3340 retomando. Existe aí tratativas da busca de aproximação das redações. Pelo que  
3341 eu observei está próximo. Mas, ainda há pontos que tratam de dois assuntos que  
3342 estão relacionados, mas que estão em artigos diferentes, né, que é o FD e o OBD.  
3343 Então, pra gente conseguir andar assim, eu acho que agora a gente já conseguiu  
3344 vencer aí os esforços de busca de aproximação. Vamos focar agora no FD, que é  
3345 o art. 10 e na sequência a gente fala do OBD, que é o art. 11, que a gente precisa  
3346 avançar, eu acho que agora a gente chegou no limite. Quem pode trazer a  
3347 redação que representa esse último entendimento aí entre os setores? Lacava?  
3348 Quem é? Lacava pode trazer. Já é o que está ali?

3349  
3350

3351 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb)** – Na verdade, é a própria  
3352 proposta da Abraciclo.

3353  
3354

3355 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Certo.  
3356 Então, para fins de maior clareza, eu vou agrupar toda a proposta pra gente ler o  
3357 artigo com os seus incisos na sequência. Pode ser? Tá. Já tá aí, na verdade, é só  
3358 subir aquele inciso que lá tá lá embaixo. Só pra gente conseguir enxergar o todo.  
3359 Esse daí, o 3A. Só copiar. Isso. Isso. Então, o que a gente tem resultante do  
3360 esforço de aproximação das propostas é o seguinte, sobe um pouquinho, vai pro  
3361 *caput*. Então, lendo tudo, né, o art. 10. Gilberto. A partir da Fase PROMOT M5, a  
3362 determinação dos fatores de deterioração (FD), conforme previsto no art. 10 da  
3363 Resolução CONAMA nº 432, de 13 de julho de 2011, deverá seguir os seguintes  
3364 critérios: inciso I - A partir de 2023, para ciclomotores, a distância a ser percorrida  
3365 para a determinação dos FDs é de 11.000 km; inciso II, aí já vem a proposta  
3366 CNI/Abraciclo. A partir de 2023 para novos modelos de motocicletas, triciclos e  
3367 quadriciclos com velocidade máxima menor que 130 km/h, a distância a ser  
3368 percorrida para a determinação dos FDs é de 20.000 km. Está igual o de cima. Ok.  
3369 Avante. Inciso III - A partir de 2025, para novos modelos de motocicletas, triciclos e  
3370 quadriciclos com velocidade máxima menor que 130 km/h, a distância a ser  
3371 percorrida para a determinação dos FDs é de 35.000 km. Inciso que vai ser o IV. A  
3372 partir de 2027, para todos modelos de motocicletas, triciclos e quadriciclos, a  
3373 distância a ser percorrida para a determinação dos FDs é de 35.000 km. E o inciso  
3374 V vai ser: A partir de 2023, para novos modelos de motocicletas, triciclos e  
3375 quadriciclos, com velocidade máxima maior, ou igual a 130 km/h, a distância a ser  
3376 percorrida para a determinação dos FDs é de 35.000 km. Eu acho que a gente  
3377 pode fazer isso com a proposta parte já com os incisos na ordem correta. Esse foi  
3378 onde houve a maior aproximação, né, a redação que contou aí com a maior  
3379 aproximação em que os setores apresentaram. Como é a versão mais recente, eu  
3380 vou colocar em votação essa versão e na sequência a gente discuti o OBD que  
3381 vem no artigo subsequente. Sim, tem os parágrafos. Mas, esse é o ponto principal.  
3382 Junta só numa proposta só. Coloca no final de tudo essa proposta, essa proposta  
3383 só pra gente entender com clareza. Podemos? Quem está encampando essa  
3384 proposta? A CNI/Abraciclo encampa a proposta? É CNI, Ibama, MMA e Anamma?

3385 Eu acho que não é isso tudo não. A partir de 23 para novos, maior ou igual a 130  
3386 é 35. Isso. Não, já vamos passar. Só quero ver primeiro se está faltando algum.  
3387 Não, né? Completou, bateu aqui com o controle que eu estava fazendo. Então,  
3388 vamos colocar o 5 antes do 3, não é isso? Passa lá, Ruan, por favor.

3389

3390

3391 **A SR<sup>a</sup>. MARÍLIA MARRECO CERQUEIRA (MMA)** – Eu colocaria ele antes do 3.

3392

3393

3394 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Isso. Ok.  
3395 Bem, essa proposta... Essa proposta CNI, volta ali, volta ali, depois arrumo. Tá.  
3396 Depois arruma. É que tudo isso vai sair. Volta lá. Calma, gente! Olha só, vamos  
3397 por partes. Aqui tá essa proposta, quem encampa primeiro? Abraciclo, arruma ali  
3398 Abraciclo; Ibama, sim? MMA? Cetesb e Anamma. Ok. Renato também encampa?  
3399 Ok. Bem, senhores, temos na tela a proposta mais próxima diante de toda a  
3400 discussão que foi feita nas últimas 5 horas. Vou passar por uma última rodada,  
3401 peço brevidade, agora acho que as posições estão bem colocadas e a gente  
3402 encaminha pra votação. Bocuhy.

3403

3404

3405 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Bom, eu gostaria de  
3406 dizer da minha intranquilidade com relação a explicação que foi feita da Abraciclo  
3407 sobre os procedimentos e todo o processo que vai envolver o desenvolvimento de  
3408 um catalisador pra 60 mil quilômetros, enfim. Então, nós estamos solicitando, até  
3409 mesmo porque o CONAMA é um órgão com status de órgão público que as suas  
3410 ações, as suas motivações devem ser claras. Então, nós estamos solicitando a  
3411 Abraciclo que ela apresente por escrito e aqui pelos Conselheiros da SESBRA e  
3412 também da Apromac, a justificativa técnica com detalhamento dos futuros  
3413 procedimentos envolvidos para o procedimento de desenvolvimento necessário  
3414 para adaptação dos motociclos com velocidade igual, ou baixa acima de 130  
3415 quilômetros por hora, visando atingir uma durabilidade de catalizadores de 60 mil  
3416 quilômetros, conforme declaração da instituição durante a 10<sup>a</sup> Reunião. Nós  
3417 entendemos que sem uma clareza do que isso significa e sem que nós  
3418 pudéssemos consultar a Assessoria Técnica Especializada, nós não teríamos  
3419 condição de fazer essa votação hoje, ou de optar por uma posição, ou por outra.  
3420 Então, nós gostaríamos de ter essa resposta por escrito, por gentileza. Obrigado.

3421

3422

3423 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Passar pra  
3424 Marília fazer alguns esclarecimentos.

3425

3426

3427 **A SR<sup>a</sup>. MARÍLIA MARRECO CERQUEIRA (MMA)** – Bocuhy, uma pena que a  
3428 Adriana não esteja aqui. Mas, eu desconheço procedimento em Câmara Técnica,  
3429 ou qualquer outro Fórum do CONAMA em que a gente faça solicitação de alguma  
3430 manifestação, ou explicação e tudo mais por escrito. A reunião nossa a transcrição

3431 pode ser, eles fazem a apresentação oral e depois pega a transcrição, e ver o que  
3432 tá sendo apresentado.

3433

3434

3435 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Marília, só pra  
3436 esclarecer. Nós não estamos pedindo que a Câmara Técnica faça essa  
3437 solicitação. Nós estamos dizendo, com toda clareza, que diante da falta de  
3438 informação, que não nos satisfaz, nós gostaríamos de uma resposta por escrito,  
3439 um relatório, ou uma comprovação mais efetiva nesse sentido. Pra que um  
3440 Conselheiro forme o seu juízo de valor, ele tem que ter alguma certeza técnica e a  
3441 resposta que foi nos dada aqui não nos convenceu. Então, em nenhum momento  
3442 nós estamos pedindo pra que seja convalidado pela Câmara Técnica, mas esse  
3443 ofício será encaminhado a Abraciclo.

3444

3445

3446 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Eu estou  
3447 entendendo que é uma solicitação da SESBRA pra Abraciclo né, que está sendo  
3448 registrado aqui. Mas, ela não é via CONAMA, né, porque assim o rito, né, aqui é o  
3449 esclarecimento, a fundamentação foi apresentada e tudo é transcrito, né. Eu estou  
3450 entendendo dessa forma. Você fez um pedido para a Abraciclo, não é isso? E tá  
3451 registrado, mas assim a gente tem que seguir a nossa Ordem do Dia, a matéria  
3452 está em regime de urgência, eu não tenho aqui também a possibilidade né, salvo  
3453 engano, o Regimento nem admite a retirada, o pedido de vistas com matéria em  
3454 regime de urgência. Então, assim, tá registrado que você fez uma solicitação né,  
3455 mas a gente precisa encaminhar, a gente está a cinco horas, quase caminhando  
3456 pra 6 horas discutindo um único artigo e tem outros artigos igualmente importantes  
3457 né, que merecem a nossa atenção, e que a gente precisa avançar, né.  
3458 Infelizmente é o rito do tempo que a gente precisa.

3459

3460

3461 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Dr. André, em  
3462 nenhum momento a sua fala tá correta, do ponto de vista regimental, eu acredito  
3463 que é isso mesmo. O que tem que ficar consignado aqui é que diante de uma  
3464 situação em que não há pra nós subsídios concretos que permitam que a gente  
3465 vote, nós estamos tomando essa iniciativa de solicitar mais informações. Talvez os  
3466 outros Conselheiros se sentiram contemplados, mas nós realmente não nos  
3467 sentimos. E a nossa justificativa, o nosso problema é a solução dos lançamentos  
3468 de hidrocarbonetos que geram ozônio nas grandes cidades. Então, nós estamos  
3469 preocupados com isso e queremos uma resposta mais concreta, nesse sentido 1  
3470 ano faz muita diferença pra sociedade. É esse o motivo da nossa solicitação.  
3471 Obrigado.

3472

3473 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Tá  
3474 registrado. Bem, senhores, temos ao longo aí dessa discussão várias propostas.  
3475 Uma... Zuleica. Marília.

3476

3477

3478

3479

3480

3481

3482

3483

3484

3485

3486

3487

3488

3489

3490

3491

3492

3493

3494

3495

3496

3497

3498

3499

3500

3501

3502

3503

3504

3505

3506

3507

3508

3509

3510

3511

3512

3513

3514

3515

3516

3517

3518

3519

3520

3521

3522

**A SR<sup>a</sup>. MARÍLIA MARRECO CERQUEIRA (MMA)** – Só de esclarecimento, Bocuhy, para contribuir. Marília, Ministério do Meio Ambiente. Eu tenho um documento aqui que foi produzido pela Abraciclo e entregue a Presidente do Ibama, que inclusive foi utilizado aqui no Ibama internamente, se servir de ajuda aí pra esclarecimento e tudo mais.

**A SR<sup>a</sup>. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – Zuleica. Então, realmente aqui nós da Sociedade Civil, nós viemos pra reunião com uma proposta na mesa. Certo? Havia uma original do Ibama e MMA, e uma emenda que foi feita na última reunião, que estava em vermelho, e a proposta da Abraciclo, né. E agora mudou bastante né, mudou bastante, ali há um cronograma, né, diferente. E a gente tentou fazer algumas perguntas técnicas, mas as respostas não foram muito convincentes para nós, muito evasivas né, e a gente não tem, buscando caqui no processo no CONAMA, a gente não encontra nenhum documento que não seja ou parecer do MMA, que eu li agora, e nesse parecer do MMA tá dizendo que houve uma reunião em agosto, que essa matéria foi discutida lá, que foi apresentada essa proposta de Resolução pro setor né, e eu não consegui também localizar a ata da reunião, que parece que não está pronto ainda da CAP. Então, realmente eu não tenho elementos para essa mudança. Existe um documento aqui, quatro páginas, é isso? Que não, segundo o Bocuhy está tentando ler rapidamente, né, não contempla, não dá as respostas que a gente quer, por exemplo, a questão dos catalizadores né. Segundo a Abraciclo informou, não é apenas os catalizadores, não são apenas os catalizadores que devem ser trocados, porém se precisar trocar os catalizadores, eu entendo pela informação que eu tenho que não há problema nenhum, né. Então, se existe um problema de calibração do motor, alguma coisa diferente, isso não foi explicado, não foi explicado o quê que deve ser alterado, quanto tempo isso leva, qual é o investimento, existe tecnologia, não existe, é possível desenvolver, não é possível, pra você poder fazer um cálculo do prazo que eles estão pedindo. Como é que eu vou aceitar 2025, 2027, ou qualquer coisa assim, se eu não tenho elementos que me justifiquem que esse prazo é necessário, né. Então, realmente, eu acho que eu queria perguntar se a Abraciclo concorda em nos apresentar um documento, independente da votação que vai ter aqui, ninguém quer sustar a votação, nada disso, nem poderíamos, mas a gente gostaria de ter um documento, porque essa matéria vai prosseguir tramitando no CONAMA e nós não temos informação de porque essas datas, onde que essas datas propostas estão relacionadas com necessidades de desenvolvimento de tecnologias, ou adaptação dos produtos nacionais.

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Nas inscrição. CNI tinha pedido a palavra? Não.

3523 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – Oi. Zuleica da Apromac. Eu  
3524 gostaria de saber se a Abraciclo concorda em nos fornecer essas informações por  
3525 escrito.

3526

3527

3528 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (CNI/Abraciclo)** – Olha eu tenho o maior  
3529 prazer de explicar detalhadamente, não agora né, obviamente, ou em qualquer  
3530 oportunidade, porque eu tenho muito interesse que as pessoas entendam o  
3531 fundamento de tudo que está sendo colocado aqui. E com o maior prazer, com o  
3532 tempo e até na prática, né, que eu acho muito importante alguns esclarecimentos.

3533

3534

3535 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
3536 Paulo. Gilberto.

3537

3538

3539 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Bom, já que o  
3540 pessoal não comentou a proposta em tela. Vamos lá. Primeiro, a proposta do  
3541 ciclomotor em separado para retirado do original do inciso I, ele é importante,  
3542 porque os ciclmotores, eles não atingem a velocidade acima de 130 quilômetros  
3543 por hora e a comercialização deles é muito baixa, né. Ele tem aí uma relevância,  
3544 mas não tinha em nenhum momento anteriormente determinado fator de  
3545 deterioração. Então, congelou-se ele a partir de 2023 em 11 mil quilômetros. Isso  
3546 é um pouco diferente do que a gente apresentou originalmente, que é o texto em  
3547 preto. Em segundo momento, são sempre as duas discussões que elas vêm um  
3548 pouco de como que a gente compõe o prazo. Você tem já, enquanto a gente tá  
3549 discutindo aqui, você já tem modelos de veículos motociclos, triciclos, quadriciclos  
3550 que já estão sendo comercializados no mercado, que são os chamados modelo  
3551 M4. Então, essa divisão que foi pensada e trouxe aí também no P8 o racional por  
3552 causa..., uma explicação por causa disso, é que você tem aí uma sobrevida  
3553 desses modelos, mas focando esse prazo diferença de 1 ano para ter um foco nos  
3554 veículos a serem desenvolvidos com a tecnologia M5. Essas tecnologias, essa  
3555 tecnologia M5 do jeito que a gente colocou na proposta anterior e que não é muito  
3556 diferente, ela é a partir da fase PROMOT M5, velocidade máxima maior acima  
3557 de..., menor de 130 quilômetros com 20 mil. 20 mil quilômetros, ela é o que é  
3558 praticado na Europa hoje. Então, é o Euro 5 para novos modelos. Então, todo o  
3559 veículo colocado no mercado novo a partir de 2023, ele vai seguir a Euro 5. No  
3560 outro momento, na discussão que foi feita pra novos modelos de motociclos,  
3561 triciclos com velocidade máxima maior, ou igual a 130 a partir de 2023 também  
3562 começa com 35 mil quilômetros, ou seja, igual a Euro 5, né, é a proposta que a  
3563 Abraciclo trouxe dividido ali pela proposta original, que a nossa é 60 mil. Então, o  
3564 quê que a gente teve? Esse segmento de 60 mil quilômetros a mais, ele é um  
3565 segmento de motociclos com..., cuja a família ela é ponderada pela venda acima  
3566 de 10 mil unidades ano. Quando ela é inferior a 10 mil unidades ano, o fator de  
3567 deterioração é zero, você não multiplica, é tabelado. Desculpa. É 1.3 para CO e  
3568 1.0 pra material particulado, ele já é definido. Então, aqui é possibilidade, quando

3569 você tem a venda acima de 10 mil, você tem que executar os testes de  
3570 durabilidade. Só que esse segmento, ele não é representativo com relação ao que  
3571 poluí, ao segmento que está em rodagem. O que tem hoje que é muito utilizado,  
3572 tanto para entrega, quanto pra trabalho, né, quanto pros mototaxistas, é esse  
3573 segmento de abaixo até 130 quilômetros por hora. Nesse tem duas questões  
3574 colocadas aqui, primeiro a necessidade de você entrar com a fase Euro 5 e aí o  
3575 tempo que a gente colocou é igual, que é 23. E para atingir todos os modelos, ou  
3576 seja, tudo que já está em vigor que é 2025, e a gente tem que trazer aqui qual que  
3577 é o diferencial da nossa proposta pro Euro 5, que foi justamente o tempo que a  
3578 gente perdeu maior em discussão aqui, quando que a gente pode atingir uma  
3579 durabilidade maior de 35 mil quilômetros para essas motos? O que foi colocado  
3580 aqui, debatido exaustivamente pelos representantes não só do Ibama, mas do  
3581 agente técnico conveniado Cetesb, Abema, Anamma, o Ministério da Saúde  
3582 acompanhou também aqui, né, ele não tá colocando nominalmente ali os  
3583 propositores, mas o debate é em que momento a gente pode atingir essa  
3584 durabilidade. O que foi trazido para a indústria aqui e a gente toma como verdade,  
3585 até porque um regula e o outro executa né, é que a partir de 2027 todos os  
3586 modelos podem trazer a tecnologia de manutenção da durabilidade em 35 mil  
3587 quilômetros. Até o momento, até antes dessa reunião em nenhuma discussão  
3588 dentro do CONAMA, ou fora do CONAMA, foi discutido 35 mil a forma pra chegar  
3589 quando chegaria. Então, em consenso aqui, o que foi possível atingir na reunião e  
3590 que traz aí uma garantia ambiental de manutenção é justamente o 35 mil, inciso V  
3591 ali. Então, nesses termos, que a gente colocou ali o nome na proposta, o que é  
3592 possível atingir aqui, o que a gente não bateu palma ainda e tudo mais, que é uma  
3593 discussão posterior, é o OBD. O OBD, a gente vai ter aí justamente discutir  
3594 quando que ele vai entrar em vigor, porque o OBD, ele é com uma condição  
3595 necessária pra que toda vez que você tenha alguma ultrapassagem do limite de  
3596 emissão, ou que o sistema não esteja ali calibrado, ele tem que diagnosticar isso.  
3597 Então, a gente superando essa etapa aqui. Exato. E superando essa etapa, a  
3598 gente tem aí a discussão do OBD. Essa etapa é importante, porque a durabilidade  
3599 é o ponto crucial do que a gente espera pra controle de emissões. Então, o 60 mil  
3600 quilômetros, duas coisas, a primeira é que 60 mil quilômetros, ela não é praticada  
3601 na Europa, a gente colocou aqui como uma moto de maior peso, de maior volume,  
3602 aquela que você tem o mais tempo de ter em propriedade de único usuário e por  
3603 uso de mais, vamos falar assim, uma quilometragem maior, a proposta de 60 mil,  
3604 ela ia em encontro ao que aos valores de 3.6 anos 10 mil quilômetros, aí você  
3605 teria 6 anos de uso dessa moto, 60 mil quilômetros. O fato é que isso, essas  
3606 motos, esses segmentos até hoje não tem homologado com nenhuma moto acima  
3607 de 10 mil. Então, eles não são representativos pra esse ensaio, né. Então, esse  
3608 ensaio, a gente não tem nenhuma preocupação em abrir mão da quilometragem  
3609 final, porque até o momento onde a gente tem aqui hoje as informações, eles não  
3610 atingem esse critério né. Pode ser que com a recuperação da indústria, com o  
3611 retorno do aquecimento da economia e etc., pode ser que chegue, mas aí a gente  
3612 tem aí uma proposta pra trabalhar. Mas, de fato, não tem uma perda ambiental de  
3613 pronto na proposta, porque esse limite ele não é atingido aqui, né, nos modelos  
3614 comercializados no Brasil. Isso também traria uma necessidade de você ter algum

3615 investimento pra manutenção dessa durabilidade de motos que não estão  
3616 atingindo o limite, né, mínimo de vendas. Então, ficaria meio que..., ficaria  
3617 complicado compartilhar as duas coisas. Quando a gente coloca 35 mil para todos  
3618 os modelos, que é o que a gente coloca ali no inciso V, ele engloba tanto as motos  
3619 acima, quanto abaixo de 130 quilômetros. E esse ponto de chegada com uma  
3620 durabilidade de 35 mil foi considerada aqui adequada e desejável por todos. Por  
3621 favor, senhores, se quiserem complementar o racional, eu agradeço.

3622

3623

3624 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Lacava.**

3625

3626

3627 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb) –** Só me permite  
3628 complementar, eu acho que pra tentar tranquilizar, principalmente os Conselheiros  
3629 que, de certa forma, tem um pouco menos de conhecimento técnico entre os  
3630 quais, inclusive me incluo, mas de toda forma, eu sempre aprendo muito. Eu acho  
3631 que o Gilberto colocou bem. Eu acho que o que se buscou e acho que esse  
3632 esforço foi... Hoje nós temos uma durabilidade para essas motos que são a de uso  
3633 regular nas cidades de 18 mil. O que se buscou foi dobrar praticamente essa  
3634 durabilidade, que é o, digamos assim, o possível de ser feito. Esta era a meta  
3635 original nossa. Os 60 mil, eu acho que o Gilberto colocou bem, ele é pouco  
3636 representativo né, são motos que hoje não atingem a 10 mil unidades de venda  
3637 por ano. E assim, eu acho que o esforço até agora o que a gente discutiu é data  
3638 pra entrada do fator de deterioração, nós nem discutimos a entrada dos novos  
3639 limites de emissão né. E eu acho que esse é o ponto importante né. Então, eu  
3640 acho que é óbvio que isso aqui é um conjunto de situações, mas eu acho que a  
3641 proposta que está aí é uma proposta que foi negociada e que é possível, né, eu  
3642 acho que traz ganho ambiental. Houve uma pequena flexibilização com relação a  
3643 proposta original, mas eu reputo que os dedos ficaram preservados.

3644

3645

3646 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado  
3647 Lacava. Bem feitas os esclarecimentos, foi explicado aí a lógica, o que está por  
3648 trás desses incisos, dessa nova redação um por um. Eu pergunto se os membros  
3649 estão esclarecidos. Em estando vou colocar em votação a proposta que está em  
3650 tela. Todos prontos? Podemos votar? Eu sei, mas estamos aqui para deliberar.  
3651 Bem, eu vou colocar em votação. Aqueles que concordam com a proposta em  
3652 tela, conforme exposto, peço, por favor, que se manifestem. Então, 3, 6. 8.  
3653 Aprovado. Aqueles que são contrários. Aqueles que se abstêm? 1 voto. Então,  
3654 aprovado. Então, aprovada a proposta, ficam vencidos as demais propostas  
3655 referentes ao art. 10 com os seus incisos. E aí passamos para a leitura dos  
3656 parágrafos. Algum comentário, Gilberto?

3657 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Gilberto,  
3658 Ibama. Só para comentar, o documento que a Adriana foi imprimir que é esse d  
3659 Abraciclo a gente vai distribuir, que foi justamente a carta que foi mandada desde  
3660 a época da discussão pós Consulta Pública feita pelo Ibama sobre os pontos,



3661 sobre os marcos técnicos que a indústria considerava relevante para a discussão,  
3662 para ter em mente. Então, apesar disso não anteriormente não estar no processo,  
3663 ele passará, esse documento passará a compor o processo do Conama na  
3664 discussão. Obrigado.

3665

3666

3667 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
3668 Gilberto. Bem, avançando para os parágrafos. Ficou vencida então a proposta  
3669 com caput e incisos. E agora vamos para os parágrafos. Aquilo ali é o quê? Novo  
3670 parágrafo? Tem uma proposta de uma novo parágrafo, acho que a gente pode  
3671 começar por ele, apresentado pelo Ibama. Para atendimento desse artigo os  
3672 ensaios de emissão, esse é um complemento, na verdade ele ficaria na  
3673 sequência, a gente pode já deslocar, é um texto que estava presente em todos os  
3674 inciso, foi transposto para esse parágrafo. Então, como isso ele se torna o § 1º e a  
3675 gente renumera os demais. Para atendimento deste artigo os ensaios de emissão  
3676 devem ser realizados nos intervalos de manutenção do veículo, conforme o plano  
3677 de manutenção recomendado pelo fabricante ou importador. Eu vou colocar em  
3678 votação. Aqueles que concordam com o texto em tela, peço, por favor, que se  
3679 manifestem. 8 votos, aprovado. Contrários? Abstenções? 2 abstenções. Próximo.  
3680 Proposta de novo parágrafo pelo Ibama. Métodos de ensaio de durabilidade  
3681 alternativa poderão ser aprovados pelo Ibama, desde que o fabricante e/ou  
3682 importador comprove equivalência ou maior rigor em relação à Norma ABNT-NBR  
3683 14.008/2012, ou norma sucedânea referenciada pelo Ibama. Todos se sentem  
3684 esclarecidos em relação a essa proposta? podemos votar? Em votação. Os  
3685 favoráveis à redação em tela, peço, por favor, que se manifestem. 3, 6. 8 votos.  
3686 Contrários? Abstenções? 2 abstenções. Proposta de novo artigo, mas aí tem  
3687 outros parágrafos ainda. Então, vamos colocar os parágrafos. Não está para baixo  
3688 não? Os parágrafos não foram vencidos ainda. Vamos localizar aqui os  
3689 parágrafos. Sim. Sim. Vamos chegar lá. O texto em preto dos parágrafos. Aí.  
3690 Desloca. Vê se daí para baixo está na sequência, leva fechada tudo lá para a  
3691 sequência. Vai até o 5º. Confere, por favor, se estava assim. Isso. E leva os  
3692 alternativos também, para a gente discutir. Pode reportar. Na verdade eles na  
3693 sequência do caput. Pode colar na sequência desses dois parágrafos que foram  
3694 aprovados e tira o tachado. Estão todos aí? Todos os parágrafos? Ok. Muito bem.  
3695 § 1º. Proposta original: para veículos de mesma configuração de motor...  
3696 Desculpa. § 1º: para veículos de mesma configuração de motor e transmissão,  
3697 cuja produção ou importação for inferior a 10.000 unidades por ano, será facultado  
3698 ao fabricante, importador e representante legal a aplicação de FD de 1,3 para CO,  
3699 NMOG, NOx e de um para MP. Vamos já fazer o ajuste, fabricante e/ou  
3700 importador. Tem uma proposta alternativa, aí tira o representante legal para poder  
3701 organizar a redação, tem uma proposta alternativa trazida pela Abraciclo, que ela  
3702 mantém a mesma redação e acrescenta, na verdade, substitui a expressão NMOG  
3703 pode NMHC. Ok? Há consenso em relação a essa proposta? Sim? Podemos  
3704 votar? Gilberto.

3705

3706

3707 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
3708 Ibama. De fato a gente acabou não decidindo, não deliberando, mas a proposta de  
3709 NMHC, como a gente trouxe o NMOG do controle americano e a moto está  
3710 seguindo o controle europeu, a gente volta para NMHC como proposta de  
3711 monitoramento dos valores dos gases não metanos. Então, seria retirar a proposta  
3712 original.

3713

3714

3715 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Certo.  
3716 Então, a proposta original ficou retirada pelo proponente, temos apenas uma  
3717 proposto em tela. Manifestações? Wanderley.

3718

3719

3720 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Wanderley, CNI.  
3721 Só fazer a mesma correção no termo fabricante e/ou importador e tirar o  
3722 representante legal.

3723

3724

3725 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos fazer  
3726 o ajuste no texto de baixo. Então, temos uma proposta em tela. Podemos votar?  
3727 Os membros favoráveis ao texto para o § 1º, peço, por favor, que se manifestem.  
3728 2, 3, 4, 5, 6. 7. 7 voto. Aprovado. Contrários? Abstenções? 2. Bernardo, como  
3729 votou? Ok.

3730

3731

3732 **O SR. BERNARDO SOUTO – TITULAR (CNC)** – Pela Abraciclo.

3733

3734

3735 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok.  
3736 Aprovado com 8 votos, com 2 abstenções. § 2º. O § 2º ao 5º eu vou fazer a leitura  
3737 para a gente lembrar o que é, como não há proposta alternativa, ao que me  
3738 parece, eu pergunto se a gente pode votar em bloco. Vou fazer a leitura e eu faço  
3739 a consulta na sequência. § 2º: para todos os valores será obrigatória a declaração  
3740 do FD de Aldeídos e da emissão evaporativa, sendo que as medições podem ser  
3741 realizadas comente no primeiro e último ensaio do plano de determinação dos FD.  
3742 3º: os FD declarados conforme o § 2º desse artigo não serão considerados para  
3743 atendimento da fase Promot M5. § 4º: o acúmulo de quilometragem será realizado  
3744 conforme norma ABNT-NBR 14.008/2012 complementado pela Instrução  
3745 Normativa número 17/2013 do Ibama ou norma brasileira sucedânea e  
3746 referenciada pelo Ibama, com uso de seu combustível comercial e os ensaios  
3747 comprobatórios com o uso de combustível padrão de referência. E § 5º: os  
3748 ensaios de emissão devem realizados nos intervalos... Mas não foi marcado  
3749 ainda. Por isso que ele não foi... Vou explicar, só um minutinho. Só terminarmos  
3750 de ler os § 5º. Os ensaios e emissão devem ser realizados nos intervalos de  
3751 manutenção do veículo, conforme o plano de manutenção recomendado pelo  
3752 fabricante, importador, representante legal. Podemos fazer o ajuste. Eu vou fazer

3753 um esclarecimento, surgiu uma dúvida aqui fora do microfone em relação se esses  
3754 dispositivos já estavam aprovados. Na verdade os dispositivos que estavam nos  
3755 artigos que a gente não tinha deliberados nós deixamos para aprovar nesse  
3756 momento. Então, por isso que ainda não foi aprovado. Mas em nome dos bons  
3757 andamentos aqui do trabalho, como não há propostas alternativas eu pergunto se  
3758 podemos votar em bloco do § 2º ao 5º. Todos de acordo? Então, vou colocar em  
3759 votação. Aqueles que são favoráveis, por favor, se manifestem. 3, 6. 8 votos,  
3760 aprovado. Contrários? Abstenções? Então, 2 abstenções. Bernardo.

3761

3762

3763 **O SR. BERNARDO SOUTO – TITULAR (CNC)** – André, só por uma questão de  
3764 coerência da redação, a gente aprovou um parágrafo anterior que estava escrito...  
3765 Não volta. Sobe. Ali no 4º, a segunda linha está escrito ou norma técnica brasileira  
3766 sucedânea e referenciada pelo Ibama. Num parágrafo anterior, só estava escrito  
3767 norma técnica sucedânea referenciada pelo Ibama, tem que colocar...

3768

3769

3770 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Tudo bem.  
3771 Eu peço à Câmara se a gente pode adotar o seguinte procedimento, todas as  
3772 referências como essa, norma técnica, norma técnica brasileira, a gente delega  
3773 isso ao Conama, do DConama para ajustar em todo o texto. Pode ser? Aprovado?  
3774 Obrigado. Dando sequência. Tem aqui uma nova proposta de... Tem um novo  
3775 artigo. O debaixo é referente à mesma coisa ou não? Avança um pouco mais, só  
3776 para eu ver o... Aí termina aí. Tem dois artigos, dois artigos, eu vou lê-los. Só vou  
3777 ler o art. 1º, Wanderley, e te passo a palavra. A não ser que seja para retirar, aí  
3778 me poupa o trabalho. Então, retirado pelo proponente. Então, retirado pelo  
3779 proponente, não havendo manifestação de alguém que encampe a proposta  
3780 retirada pelo proponente, seguimos. Há proposta de um novo artigo oferecido pelo  
3781 Sesbra, com a seguinte redação: até janeiro de 2021 o Ibama criará um programa  
3782 específico de monitoramento da durabilidade de emissões de motocicletas MDM,  
3783 cujo objetivo será coletar e analisar os comportamentos... Desculpe. O  
3784 comportamento das emissões de poluentes provenientes do escapamento de  
3785 todos os modelos de motocicletas abrangidos por esta Resolução durante um  
3786 período de acúmulo mínimo de quilometragem de 60.000 quilômetros. Passo para  
3787 o proponente fazer uma rápida defesa da inclusão e depois ao Ibama já que o  
3788 comando remete à ação do Ibama. Bocuhy.

3789

3790

3791 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (Sesbra)** – Eu queria saber se  
3792 está claro para o Ibama a proposta.

3793

3794

3795 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Não.

3796

3797

3798 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (Sesbra)** – Não? Nós entendemos  
3799 que esse processo tem que ser monitorado para que a gente possa criar uma  
3800 série histórica de conhecimento específico sobre monitoramento. E entendemos  
3801 que assim como a Abraciclo está pedindo o processo de construção de  
3802 conhecimento e tecnologia para desenvolvimento é importante também que se  
3803 tenha um processo de desenvolvimento de acúmulo de informação sobre o  
3804 monitoramento e evolução desse controle de poluição. Essa proposta é da nossa  
3805 assessoria técnica, ela estaria melhor representada aqui hoje pelo engenheiro  
3806 Olímpio, mas em função da ausência dele eu faço a justificativa.

3807

3808

3809 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Gilberto.

3810

3811

3812 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
3813 Ibama. Eu entendo que essa necessidade de informação ela está contemplada  
3814 nos relatórios de valores de emissão da produção do RVEP, mas não obstante  
3815 você ter um destacamento de um programa específico de monitoramento da  
3816 durabilidade de emissões e motocicletas, de fato o estabelecimento da durabilidade  
3817 pelo Conama ele já tem como norma, como imposição normativa de que a  
3818 durabilidade das emissões impostas pela norma aos fabricantes e importadores  
3819 estejam sendo cumpridas. O que está se pensando aqui é uma coisa, é ir, e esse  
3820 ir além a gente tem tanto a necessidade de fazer auditoria dos dados pós  
3821 produção quanto a ir o acompanhamento, enfim, poderia para fins estatísticos,  
3822 científicos e ter mais dados. Então, dentro do escopo normativo que o Promot já  
3823 construiu até então, você tem uma série de entraves de informação tanto em  
3824 questões de projetos quanto valores de homologação, quanto posterior  
3825 necessidades de controle pós produção, que estariam aí sendo, vamos falar  
3826 assim, o volume de dados necessários à implementação do Promot. Não vejo, não  
3827 vejo como trazer essa necessidade de executar um programa, até porque o  
3828 Proconve já um programa, então, sendo um programa, dentro do programa teria  
3829 que ver até essa denominação, mas para suprir uma lacuna que seria preenchida  
3830 de maneira ideal pelos programas de inspeção. Então, de nenhum jeito a gente vai  
3831 trazer para colo da entidade federal, autoridade federal uma obrigação que o  
3832 Conama já determinou aos Estados e potencialmente aos Municípios, caso  
3833 queiram implementar aí, como foi o caso de São Paulo, uma experiência pioneira  
3834 no País. Então, somos contrários a qualquer entendimento de mudança de  
3835 competência nessa altura do campeonato.

3836

3837

3838 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
3839 Bocuhy.

3840

3841 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (Sesbra)** – Em função da  
3842 exposição do Ibama, nós retiramos a proposta.

3843

3844

3845 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
3846 Então, retirado pelo proponente. E com isso encerramos a sessão referente a  
3847 fatores de deterioração e entramos na sessão do Sistema de Diagnóstico de  
3848 Bordo-OBD. Art. 11, na redação original trazia o seguinte comando: fica  
3849 estabelecida a obrigatoriedade da incorporação de sistemas de alta diagnose de  
3850 bordo das funções de gerenciamento do motor que exerçam a influência sobre as  
3851 emissões, dotados de indicadores de falhas ao motorista e protocolos de  
3852 comunicação para inspeção do veículo, denominados OBD-M1 e OBD-M2 para  
3853 fase Promot M5. A Abraciclo, por meio da CNI, apresentou uma proposta  
3854 alternativa, cuja diferença se encontra ao final. Não é isso? Quando coloca  
3855 denominados OBD-M e traz para uma mesma fase o que está contido na redação  
3856 original. É isso? Wanderley. É que a gente tem que entender o conjunto, não é?

3857

3858

3859 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Paulo, CNI/Abraciclo. É exatamente. Que a  
3860 proposta original tinha OBD-M1 e quando a gente fez já incorporou as duas fases.

3861

3862

3863 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Esse artigo,  
3864 eu acho para que melhor esclarecimento de todos vale a gente fazer uma rápida  
3865 leitura do original e suas alternativas para que a gente possa entender o conceito  
3866 por trás de cada proposta. No texto original ele trazia para a fase OBD-M1...  
3867 Vamos lá. Vamos concentrar. Ele trazia para a fase OBD-M1 a partir de 1º de  
3868 janeiro de 2022, para novos modelos e 1º de janeiro de 24 para todos os modelos.  
3869 Na proposta da CNI/Abraciclo o OBD-M1, assim como OMB-M2 será exigido a  
3870 partir de 1º de janeiro de 23, respeitado 4 anos após a publicação para novos  
3871 modelos e a partir de 1º de janeiro de 2025, respeitados 6 anos após a publicação  
3872 para todos os modelos. Pergunto se a gente poderia suprimir essa expressão  
3873 respeitado, 4 anos após a publicação. Pode ser? Para ficar mais simples, de mais  
3874 fácil entendimento, a gente já fez isso anteriormente. Então, Ruan, tira ali, na  
3875 primeira linha, depois de 2023, de respeitados até modelos, na segunda linha.  
3876 Então, para ganhar tempo, como a Abraciclo já se manifestou favorável, eu peço  
3877 que depois a gente faça esse ajuste no texto. Pode ser? Então, em suma, na  
3878 primeira proposta a fase OBD-M1 era 22 para novos e 24 para todos, na norma  
3879 proposta trazida pelo Abraciclo são as duas fases, OBD-M1 e M2 a partir de 23, e  
3880 23 para novos, deixa para novos, para novos modelo e 25 para todos. Então, ele  
3881 antecipa uma fase e ao mesmo tempo aumenta em um ano o prazo. Não é isso,  
3882 Paulo?

3883

3884

3885 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Na verdade, com a nova proposta lá em cima da  
3886 questão da durabilidade, esses prazos agora vão ser revisados conforme a gente  
3887 conversou nas datas que a gente colocou lá 25 e 27. Então, ela tem que estar  
3888 coerente com a redação anterior da durabilidade.

3889

3890

3891 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, com  
3892 o que foi aprovado há pouco no art. 10 a Abraciclo mantém a proposta. É isso?

3893

3894

3895 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – De data.

3896

3897

3898 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – De data, 23  
3899 e 25. Desculpa. É que tem conversa aqui em paralelo, eu não consigo prestar  
3900 atenção.

3901

3902

3903 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – No caso o M2 seria 25 para novos modelos.

3904

3905

3906 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Gilberto.

3907

3908

3909 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
3910 Ibama. O acontece? O § 1º ele vai tratar do OBD-M1 e a gente já discutiu aqui que  
3911 o OBD-M1 ele vai ser necessário para os veículos a partir de 2023. E o OBD-M2m  
3912 que está no § 4º ele vai ser necessário a partir de 2025. Então, isso para dialogar  
3913 com o que foi recém apresentado. Então, tem que ponderar aí, fazer um pedido à  
3914 CNI já que a gente teve aquela alteração na durabilidade para ponderar não  
3915 somente com o texto que vocês propuseram pensando em aplicar aquela outra  
3916 redação, aquela outra metodologia de chegar ao fator de durabilidade, mas ver o  
3917 texto original para saber se mantém ou não a proposta.

3918

3919

3920 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Paulo.

3921

3922

3923 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Então, OBD-M1 a partir de 23 e OBD-M2 a partir  
3924 de 25. Só para deixar claro. Para novos e 27 para... Isso. Só para deixar claro  
3925 essa...

3926

3927

3928 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Paulo, isso  
3929 para novos modelos? Aquela divisão novos e todos continua aqui?

3930

3931

3932 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Continua.

3933 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Esse 23 e 25  
3934 ao qual você se referiu, para novos. É isso?

3935

3936

3937 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo) –** Isso.

3938

3939

3940 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Gilberto.

3941

3942

3943 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Eu acho...  
3944 Gilberto, Ibama. Eu acho mais fácil a gente corrigir a proposta original com as  
3945 datas do que emendar a proposta CNI/Abraciclo.

3946

3947

3948 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Vamos fazer  
3949 uma proposta? Isso. Copia alia a origina, Ruan, e cola abaixo da proposta  
3950 CNI/Abraciclo e a gente faz o ajuste nela. E aí tacha a de cima. Podemos tachar  
3951 as outras duas, então? Abraciclo e original? Vamos construir agora essa nova  
3952 proposta. Vamos lá, como é que ficaria? O OBD-M1 será exigido a partir de 1º de  
3953 janeiro de 2023. É isso? Perfeito? Põe ali, Ruan. Nesse novo aí ao invés de 22,  
3954 23. Para novos modelos e a partir de 1º de janeiro de 25 para todos os modelos. É  
3955 isso? Essa proposta é encampada pela Abraciclo, MMA e Ibama.

3956

3957

3958 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo) –** Na verdade 25 já vai ser OBD-M2.  
3959 Então, ele terminaria em novos modelos. Ponto.

3960

3961

3962 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Vamos ver  
3963 se na frente tem outro parágrafo que falava sobre M2. Tem. O § 4º. O § 4º ele vai  
3964 tratar de M2. Então, mas eu pergunto se o que está aí está correto. É 23 para  
3965 novos e 25 para todos? Gilberto.

3966

3967

3968 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** O 25 já  
3969 entraria para o OBD-M2.

3970

3971

3972 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Então, para  
3973 onde? OBD-M1 será exigido a partir de 1º de janeiro de 23. Ponto? Subtende-se  
3974 que é para novos modelos. Vai... Em algum lugar vai dizer o OBD-M1 para todos  
3975 os modelos? No próximo. Então, para ali em 23. Depois de 23, para novos  
3976 modelos. Ponto. Apaga o resto. Aí tem um § 2º que fala o seguinte: as  
3977 características dos sistemas OBD-M1 deverão atender as exigências constantes  
3978 no regulamento delegado número 134/2014, da Comissão de 16 de dezembro de  
3979 2013, o número 168/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de  
3980 agosto de 2013 até ser publicado Instrução Normativa pelo Ibama ou norma... Aí  
3981 depois disso vais er ajustado para o padrão, norma técnica brasileira ou norma

3982 referenciada pelo Ibama. Não há proposta alternativa para esse. Aí vem o 3º. Os  
3983 critérios de padronização do OBD-M1, incluindo, mas não se limitando a  
3984 conectores, códigos de falha, serviços de diagnose, protocolos de comunicação,  
3985 deverão manter a padronização conforme norma ISSO 15.031. A CNI/Abraciclo  
3986 traz uma proposta alternativa que mantém a de cima e acrescenta ou ISSO 19689  
3987 ou conforme estabelecido pelo regulamento delegado da Comissão número  
3988 442014/2013 e suas alterações ou norma referenciada pelo Ibama. Consulto ao  
3989 Ibama se há possibilidade de convergência com essa proposta trazidas pela  
3990 Abraciclo.

3991

3992

3993 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) – Sim.**

3994

3995

3996 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – O. Obrigado,**  
3997 **Cetesb também de acordo? Sim. Ok. Anamma? Renato? Abema? Ok. Wanderley?**

3998

3999

4000 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Wanderley, CNI.**  
4001 **Somente em relação à forma do texto, eu estou ou, ou, ou... Não teria, Adriana,**  
4002 **uma forma de redigir isso melhor?**

4003

4004

4005 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Bem, a**  
4006 **gente avança para os próximos, Wanderley, se houver uma proposta até o início**  
4007 **da deliberação a gente considera. Porque assim, está repetitivo, mas dá para**  
4008 **entender do jeito que está na tela. Mas pensa numa proposta alternativa, se for o**  
4009 **caso a gente apresenta, só para a gente enxergar o artigo como um todo. O § 4º**  
4010 **ele traz OBD-M2 será exigido a partir de 1º de janeiro de 25 para novos modelo e**  
4011 **1º de janeiro de 27 para todos. Ainda falta a gente de OBD-M1 para todos, que**  
4012 **não está morando em nenhum parágrafo ainda. Aí tem uma proposta de exclusão**  
4013 **desse parágrafo pela CNI/Abraciclo, mas a gente tem que manter a coerência com**  
4014 **o que que foi aprovado no art. 10. Antes de avançar para os outros parágrafos,**  
4015 **deixa eu ver o que tem na sequência. Eu acho que a gente pode já resolver essas**  
4016 **questões de data e OBD-M1 e M2 e depois a gente avança para os próximos. Em**  
4017 **relação ao texto original, diante, vou pedir ao Gilberto para fazer uso da palavra, e**  
4018 **diante do que foi aprovado, o que, como fica a redação original apresentada pelo**  
4019 **Ibama para o M2? Mantido. Então, está faltando apenas o M1 para todos? É isso?**

4020

4021

4022 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) – Gilberto,**  
4023 **Ibama. De fato se a gente for colocar uma data final para o M1 seria 31 de**  
4024 **dezembro de 2024 para todos os modelos.**

4025 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Então, de**  
4026 **repente é melhor fazer isso na sequência do de cima. Ali. Mas o comando para**



4027 todos os modelos como é que fica? Então, quem pode defender que não é  
4028 necessário?

4029

4030

4031 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Márcio Azuma, CNI/Abraciclo.  
4032 Basicamente o M2 ele, uma parte dele já contempla o M1, ou seja, eu tenho o M1,  
4033 quando eu parto para o M2 ele puxa tudo aquilo do M1 e mais uma parte. Então, o  
4034 27 para todos M2 contemplaria já o M1.

4035

4036

4037 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok.  
4038 Obrigado pelo esclarecimento. Todos esclarecidos? Vamos terminar de fazer a  
4039 leitura, só para a gente entender o todo do OBD. Então, não precisa fazer mais  
4040 nada. Os dispositivos que estão aí já são suficientes e mantém o 4º. A  
4041 CNI/Abraciclo abre mão da proposta de exclusão do § 4º? Sim. Então, retirado  
4042 pelo proponente. Rui?

4043

4044

4045 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Só um esclarecimento. Então,  
4046 no § 4º poderíamos apagar a palavra novos modelos? Então, M1 vai até 2027?  
4047 Não.

4048

4049

4050 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Gabriel.

4051

4052

4053 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Me corrijam se eu estiver  
4054 errado. Gabriel, Anamma. Eu entendo que em 25 os fatores de emissão de  
4055 escapamento obrigatoriamente mudam para todos os modelos. Então, não vai ter  
4056 modelo velho além de janeiro de 25. Então, o M1 morre aí também porque todos  
4057 os que eram M1 vão ter que mudar o fator de emissão de escapamento e aí é  
4058 modelo novo. Agora... Entendi. É verdade.

4059

4060

4061 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Wanderley.

4062

4063

4064 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Eduardo Sambuichi,  
4065 CNI/Abraciclo. A diferença de 2023 que entra novos modelos igual Euro 5, com as  
4066 mesmas distâncias de durabilidade, a partir de 2025 entra a durabilidade  
4067 estendida. Então, a partir de 2025 são novos modelos, somente, com a  
4068 durabilidade estendida. E 2027 todos os modelos com durabilidade estendida.  
4069 Então, do jeito que está escrito aqui está correto.

4070

4071 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Rui.

4072

4073

4074 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Mas 2025 tem que atender  
4075 todo o M5. Então, não vai ter mais o M 4 em 2025.

4076

4077

4078 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Eduardo Sambuichi,  
4079 CNI/Abraciclo. A gente não se aprofundou até essa questão, mas em 2025, na  
4080 verdade, em 2023 entram os limites, vamos dizer assim, padrão Euro 5 e a  
4081 durabilidade padrão Euro 5. Em 2025 são novos modelos somente. Em 2017  
4082 todos então, até 2027 todos os modelos, do jeito que está aqui realmente ele fico  
4083 entendido que continua o Promot 4, para todos os modelos. Então, eu acho que a  
4084 gente precisaria ajustar essa redação ou adequar isso aí. E para que isso, nós  
4085 migremos para o Promot 5 para todos os modelos a partir, não em 2027 como  
4086 está descrito aqui. Mas a gente não pensou nessa redação ou nesse ponto ainda.

4087

4088

4089 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Rui.

4090

4091

4092 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Eu sugeriria a gente ir até o art. 1º porque  
4093 lá está bem claro, 2023 novos modelos, 2025 todos. Isso está bem claro ali. Eu  
4094 sugeriria dar uma passada para deixar bem claro a todos.

4095

4096

4097 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Rui, seria  
4098 aqui colocar a partir de 2025 para todos os modelos? É a proposta? atende? A  
4099 partir de 1º de janeiro de 2025 para todos os modelos.

4100

4101

4102 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. A minha proposta é no art. 4º,  
4103 retirar a palavra novos modelos. Mas não no art. 1º no § 4º retirar a palavra novos  
4104 modelos.

4105

4106

4107 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos em  
4108 partes. Ele fico sem sentido. Eu pergunto se aqui atende a preocupação que você  
4109 externou.

4110

4111

4112 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – No meu entendimento não porque a partir  
4113 de 2025 já está valendo OBD-M2 e não OBD-M1. Não precisa 2027. 2025.

4114

4115

4116 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, qual  
4117 é a alteração? Tira esse comando. Então, Rui. Wanderley.

4118

4119

4120

4121

4122

4123

4124

4125

4126

4127

4128

4129

4130

4131

4132

4133

4134

4135

4136

4137

4138

4139

4140

4141

4142

4143

4144

4145

4146

4147

4148

4149

4150

4151

4152

4153

4154

4155

4156

4157

4158

4159

4160

4161

4162

4163

4164

**O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Eduardo Sambuichi, CNI/Abraciclo. Só para ficar claro, 2023 a gente está trazendo OBD-M1 com os limites em durabilidade Euro 5. 2025 a gente vai fazer um novo desenvolvimento exclusivo para o Brasil, para trazer a durabilidade estendida e o OBD-M2, para novos modelos e emissões, logicamente. Então, para 2027 aí sim é, na verdade, um tempo que a gente precisaria para adaptar. Da mesma forma que a gente está fazendo 2023 e 2025, OBD 1 para o 2, a gente precisa do 2025 para todos os modelos e 2027 para todos os modelos com durabilidade estendida e ONBD-M2. A gente precisa desse 2027. O Azuma vai complementar, pode ser?

**O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Márcio Azuma, CNI/Abraciclo. Só para tentar alinhar o entendimento, existe realmente essas datas que vocês comentaram na versão anterior, mas com o desenrolar da discussão de hoje em se falando de 2023, Europa, 25, novos, 27, todos, quando for, as empresas forem fazer o desenvolvimento, entende-se, aí eu acho que vai ser uma nova discussão, entende-se que a gente faz um desenvolvimento único. Eu vou desenvolver uma moto, eu não vou desenvolver primeiro emissões e depois durabilidade, é um conjunto. Então, isso aí é que eu percebi que está tendo um desalinhamento aqui de entendimento. Então, só para clarificar. 2023 a gente traz as durabilidades conforme Europa, 2025 trazemos para novos modelos todo o pacote de durabilidade Brasil estendida, trazemos OBD2 e trazemos Promot 5, limites de emissão. Isso 2025. Então, a ideia seria para todos 2027, aí aquele pouco que ficou faltando, quando eu estiver terminando o meu carregamento de desenvolvimento, em 27 100% tudo. Esse era o entendimento.

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Rui.

**O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Só para deixar claro, então, em 2023 você vai homologar o modelo já existente, vai re homologar o modelo existente, com os novos limites de M5. Correto? 2023, 2024. Em 2025 você vai pegar esse mesmo modelo e vai rehomologar para o OBD-M2. É isso? você vai homologar duas vezes o mesmo modelo? Não faz sentido. É isso que eu estou colocando, se você está fazendo uma homologação de um modelo, emissão M5, já vai fazer OBD-M2, senão você vai homologar duas vezes o mesmo modelo.

**O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Na verdade, assim, você... Viu Rui? Quando você em 2023 trazer uma durabilidade conforme a Europa, essa moto ela já está apta ou está bem mais próxima de fazer o limite Promot 5. Esse é o seu entendimento e a gente confirma, porque se eu tiver essa moto com durabilidade europeia, o conforme Euro 5, ok, esse limite d emissão de repente, dependendo do modelo, para flex com certeza gente não vai ter no mercado, o que a gente vai

4165 acontecer, o que vai acontecer vão ser motos gasolina, motos que a gente vai  
4166 trazer uma... A gente vai ter que rever alguns lançamentos, por quê? Para aquelas  
4167 motos com desenvolvimento maior, como a flex, com certeza isso vai acontecer  
4168 em 25. Para aquela moto que eu só vou fazer uma pequena mudança de  
4169 calibração, conforme a Europa, aí eu trago. Sei lá, uma Scutter, por exemplo, é  
4170 mais fácil, porque vai estar com uma durabilidade ou alguma coisa assim próxima  
4171 da Europa. 2025 aí eu consigo trazer novos modelos flex, por exemplo. E aí 27,  
4172 tudo. Porque isso garante também que a gente tenha uma renovação e frota. Esse  
4173 entendimento que a gente estava... Então, é o preço a se pagar, então, por  
4174 exemplo, eu não vou conseguir em 23 soltar uma flex, a ideia é essa, porque 21  
4175 eu vou ter as novas motos na Europa. Para fazer flex eu não vou conseguir ter  
4176 tempo, agora, uma gasolina, uma moto que eu consiga fazer um desenvolvimento  
4177 mais fácil, uma moto que ela uma autonomia ou um projeto mais robusto, de  
4178 repente eu posso trazer em 23. Não sei se fui claro. Obrigado.

4179

4180

4181 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Gabriel.**

4182

4183

4184 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA) – Gabriel, Anamma.** Eu ainda  
4185 estou com um dúvida, vai, existe uma incompatibilidade aí entre o limite de  
4186 escapamento que está estabelecido no art. 1º, com a durabilidade estendida que a  
4187 gente acabou de votar. E eu não enxergo claramente quando é que vai terminar o  
4188 M4 desse jeito. Porque se a homologação M5 começa só para novos em 23,  
4189 segundo a durabilidade europeia, depois em 25 os novos de novo, durabilidade  
4190 estendida, eu estou com receio que sobra algum M4 aí que vai continuar até 27.  
4191 Só que o art. 1º estava fixando que o M4 termina em 1º de janeiro de 25. Eu estou  
4192 achando que ou a gente tem que rever o inciso IV que a gente votou. Ou a gente  
4193 vai ter que criar mais um degrau no art. 1º que a gente nem discutiu. E isso  
4194 representa um prejuízo grande porque a gente por conta de acelerar a entrada da  
4195 durabilidade estendida no meio do caminho, a gente perdeu OBD-2 e criou todo  
4196 esse imbróglio aí, essa incompatibilidade. Eu acho que a gente precisa pensar no  
4197 conjunto todo, talvez fazer uma tabelinha, eu estou esboçando aqui uma tabela  
4198 para ver se eu entendo, mas está, ficou complicada essa discussão.

4199

4200

4201 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Lacava.**

4202

4203

4204 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb) – Lacava, Cetesb.** Eu estou  
4205 olhando aqui na minha tabelinha e eu sinceramente não vejo incompatibilidade,  
4206 não vejo problema em que de fato se coloque da forma como está lá, 25 e 27 o  
4207 OBD-M2. A única coisa que vai acontecer na prática é que vai ter um  
4208 deslocamento, vamos ter algumas motos não modelos novos em que você vai  
4209 atender o limite de emissão do M5 e não vai ter ainda OBD-M2 nem a durabilidade  
4210 de 35.0000. Na prática é a única coisa que efetivamente vai acontecer, ou seja,

4211 você vai ter já, não vai ter, respondendo, Gabriel, não vai ter nenhum M4 a partir  
4212 de 2025, a partir de 25 não existe mais M4 para efeitos de limite de emissão,  
4213 porém, vão restar alguns veículos que vão ter, aí eu acho que por opção do  
4214 próprio fabricante, alguns veículos que não vão estar atendendo ainda o limite de  
4215 quilometragem de 35.000 e o M2.

4216

4217

4218 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Gabriel.**

4219

4220

4221 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA) –** Eu não entendo assim porque  
4222 no momento em que em 25 todos têm que mudar o fator de emissão, para M5,  
4223 isso é um novo modelo. E novo modelo conflita com o, quer dizer, vira todos como  
4224 o Rui estava falando. Se todos os que faltaram vira novo modelo, nós vamos  
4225 continuar em 25 com alguns modelos M5 com OBD-1. Todos os outros vão virar  
4226 M5, e portanto, com durabilidade estendida. Eu acho que tem, eu ainda acho que  
4227 tem uma incompatibilidade ainda.

4228

4229

4230 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Bem, o que  
4231 a gente pode fazer? A gente avança, se ao final quando a gente for deliberar o art.  
4232 1º for verificado alguma inconsistência, ou até mesmo se a Câmara entender um  
4233 comando para o art. 1º e esse comando se verifica ao final que ele conflita com  
4234 algum dispositivo aprovado, nós podemos rever de forma a sanar esse conflito.  
4235 Não de abrir a votação sobre o que já foi votado, mas à luz do todo votado a gente  
4236 fazer uma verificação de eventuais conflitos e sanear esses conflitos como nós  
4237 fizemos em leves. Em leves, no final de tudo a gente viu que tinha um pequeno  
4238 conflito entre dispositivos e a Câmara deliberou saneando esse conflito. Então,  
4239 minha sugestão é que a gente avance e quando a gente chegar no art. 1º a gente  
4240 avalia se há esse conflito ou não, ou mesmo quando a gente estiver fazendo uma  
4241 leitura no todo da Resolução para dirimir esse ponto. Gilberto.

4242

4243

4244 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Gilberto,  
4245 Ibama. Já que não tem... O Gabriel está a dúvida, seria melhor escrever  
4246 explicitamente que a partir de 1º de janeiro de 2025 nenhum modelo mais será  
4247 homologado com OBD-M1, simplesmente. Ou seja, se a gente não consegue na  
4248 redação antiga, que deixe claro que todos os modelos homologados a partir de  
4249 janeiro de 2015 serão OBD-M2, ponto final. E aí o que o Rui falou, vai ter alguns  
4250 modelos que vão ter o custo de dupla homologação.

4251

4252

4253 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Vamos  
4254 colocar na tela essa proposta? Seria um novo parágrafo? Pergunto ao Gabriel,  
4255 isso atende a preocupação que o senhor externou?

4256

4257

4258 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Parece que assim como o  
4259 Gilberto falou, atende, mas está faltando.

4260

4261

4262 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos por  
4263 parte, vamos primeiro transcrever o que o Gilberto falou. Novo parágrafo. Vamos  
4264 lá, Gilberto, fala...

4265

4266

4267 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – A partir de 1º  
4268 de janeiro de 2025, não serão mais permitidas homologações de veículos com  
4269 OBD-M1. Admitidos, muito bem. Não serão mais admitidas homologações de  
4270 veículos... As homologações sempre são novas. Não serão admitidas, pode tirar o  
4271 mais também, não serão admitidas.

4272

4273

4274 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – E com isso  
4275 fica mantida a redação do § 4º com o modelo original. É isso, Gilberto?

4276

4277

4278 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Exatamente.

4279

4280

4281 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Como é que  
4282 ficou o 1º parágrafo? Acho que agora foi. Primeiro parágrafo, está parando em  
4283 novos modelos. Acho que pode até tirar o restante. Ok. Terminar de ler os  
4284 parágrafos para a gente fazer a votação. Wanderley. Oi? Não ouvi, Gilberto. Só  
4285 um minuto. Wanderley?

4286

4287

4288 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Macio Azuma, CNI/Abraciclo. Só para  
4289 confirmar, o entendimento aí da Abraciclo seria novos modelos, emissões em 25,  
4290 e todos 27. Pela conversa aqui eu estou entendendo que seria 100% emissões me  
4291 25. A gente gostaria de manter emissões e durabilidade, ou seja, novos modelos  
4292 25, durabilidade e emissões, todos 27. Não. Lá atrás era porque a gente estava  
4293 com aquela proposta inicial.

4294

4295

4296 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – parece que  
4297 não há acordo, o que eu vou sugerir? A gente segue fazendo uma leitura dos  
4298 demais parágrafos e se a CNI/Abraciclo quiser apresentar uma proposta de  
4299 emenda elabore e passe aqui para que a gente possa colocar no documento.  
4300 Gente, só para a gente lembrar os últimos parágrafos, vamos lá, avançando. Tem  
4301 um § 5º: o Ibama publicará a regulamentação. Gilberto, esse aqui é para o Ibama.  
4302 O § 5º: o Ibama publicará a regulamentação para OBD-M2 até o início da fase

4303 Promot M5. Ok? Tem uma proposta de exclusão desse parágrafo, apresentado  
4304 pela Abraciclo. E traria uma outra redação, na verdade, seria uma substituição  
4305 pela redação abaixo. As características do sistema OBD-M2 deverão atender as  
4306 exigências constantes nas diretivas europeias até ser publicada Instrução  
4307 Normativa pelo Ibama ou norma ABNT referenciada pelo Ibama. Pergunto ao  
4308 Ibama se há possibilidade de convergência com essa nova proposta. Gilberto.

4309

4310

4311 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Nesse ponto  
4312 específico tem uma questão de previsibilidade para a indústria, que eu entendo  
4313 que uma vez publicada eles teriam que aguardar uma normatização do Ibama  
4314 para começar a produzir aí o veículo com OBD, mas de fato se colocar aqui que já  
4315 vai seguir a europeia, uma vez publicado já começa a dar o start. Então, a gente  
4316 vê com bons olhos essa redação e retiraria pelo proponente a proposta original.

4317

4318

4319 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, fica  
4320 retirada pelo proponente o original § 5º. Em tela, na verdade, ali aquele comando,  
4321 para não confundir, não é exclusão do 5º e inclusão de novo, a proposta  
4322 alternativa ao 5º. Só tira para a gente não confundir depois. Então, essa proposta  
4323 foi encampada pelo Ibama agora. Na sequência, na sequência já é inclusão de um  
4324 outro capítulo. Eu acho que aí então já terminou OBD, não é isso? Bem, então  
4325 senhores vamos passar rapidamente, eu vou verificar se... Não, aí já um outro  
4326 assunto. Pode até dar um espaço entre os último parágrafo. Vamos voltar, viu  
4327 verificar se há mais de uma proposta para um mesmo dispositivo, já fizemos a  
4328 leitura de todos. Para o caput, tem uma separação OBD-M1 e OBD-M2 na  
4329 redação original, parece apropriado para redação que está embaixo. Pergunto à  
4330 CNI/Abraciclo se retira a proposta do caput. Tendo em vista os desdobramentos  
4331 últimos.

4332

4333

4334 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Paulo, CNI/Abraciclo. Podemos sim porque  
4335 agora já não faz sentido.

4336

4337

4338 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
4339 Na sequência temos § 1º, § 1º primeiro ficou com uma proposta. O 2º uma  
4340 proposta. O 3º foi retirado pelo proponente, apresentado um outro, 4º, uma  
4341 proposta. E um novo que eu acho que já pode chamar de 5º com uma única  
4342 proposta também. Então, tem mais um ali embaixo. Esse vai quer o 5º o de baixo o  
4343 6º. É isso? Então, coloca esse para o final. Então, a gente tem o art. 11 que trata  
4344 do OBD com parágrafos e apenas uma única redação para esses parágrafos que  
4345 foi o que nós acabamos de ler agora. Pergunto se alguma proposta alternativa. Se  
4346 não eu gostaria de encaminhar, como só há uma proposta, a votação em loco do  
4347 artigo com seus parágrafos. Podemos? Wanderley. Ou então votamos um por um.  
4348 Vamos lá no caput. Vamos rapidamente no caput. Só tem a proposta original. Já

4349 fizemos a leitura. Aqueles que são favoráveis ao texto em tela, eu peço, por favor,  
4350 que se manifestem. 3, 6, 7. 7 votos. Aprovado. Contrários? Abstenções? 2  
4351 abstenções. § 1º: É o debaixo. O OBD-M1 será exigido a partir de 1º de janeiro de  
4352 2023 para novos veículos. Só tem essa proposta. Eu vou colocar em votação.  
4353 Aqueles que são favoráveis eu peço que se manifestem. 2, 3, 4, 5, 6, 7.  
4354 Contrários? Abstenções? 7 favoráveis e 2 abstenções. Aprovado. § 2º, aqueles  
4355 que são favoráveis com o texto disposto em tela eu peço que se manifestem. 1, 2,  
4356 3,4, 5, 6. Bernardo? 7. Contrários? Abstenções? 7 favoráveis e 2 abstenções. § 3º.  
4357 Só há também uma proposto. Aqueles que são favoráveis peço que se  
4358 manifestem. 7 votos favoráveis. Contrários? Abstenções? 2 abstenções.  
4359 Aprovado. § 4º. A proposta alternativa eu vou colocar em votação. Aqueles que  
4360 são favoráveis ao texto em tela peço que se manifestem. ,1, 2, 3, 4, 5,6, 7. 7  
4361 favoráveis. Contrários? Abstenções? 2. 7 favoráveis e duas abstenções.  
4362 Aprovado. § 5º eu peço que aqueles que são favoráveis se manifestem. 1, 2, 3, 4,  
4363 5, 6, 7. 7 favoráveis. Contrários? Abstenções? 2 abstenções. Aprovado. Novo  
4364 parágrafo que vai ser o § 6º. A partir de 1º de janeiro de 25 não serão admitidos  
4365 homologações de veículos com OBD-M1. Aqueles que são favoráveis peço que se  
4366 manifestem. 1 2, 3, 4, 5, 6. Bernardo? 7. Contrários? Abstenções? 2. 7 favoráveis  
4367 e 2 abstenções. Aprovado. Wanderley.

4368

4369

4370 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** Wanderley. É uma  
4371 questão de ordem. Esse novo parágrafo não conflita com o anteriormente  
4372 aprovado?

4373

4374

4375 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Vamos  
4376 verificar. A partir de 1º de janeiro de 2025 não serão admitidas homologações de  
4377 veículos com OBD-M1. Foi o que o Gilberto, se não me engano, explicou. Foi uma  
4378 proposta oferecida para atender uma preocupação externada pelo Gabriel Branco,  
4379 representante da Anamma. Esclarecido?

4380

4381

4382 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** Não. É o  
4383 parágrafo, acho que 4º. Olha lá

4384

4385

4386 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Entre o 4º e  
4387 o 6º? O 4º diz: o M2 será exigido a partir de 1º de janeiro de 25 para novos  
4388 modelos e 1º de janeiro de 27 para todos. O último diz: a partir de 1º de janeiro de  
4389 2025 não serão admitidas homologações de veículos com OBD-M1. Ok.  
4390 Esclarecidos? Avançamos. Aqui já muda de assunto. É uma proposto de inclusão  
4391 de um novo capítulo. Aí temos duas opções, a gente tinha pactuado no início de  
4392 resolver primeiro as questões FD, PBD e depois voltar para os artigos, prazos e  
4393 suas tabelas. Podemos fazer isso. Eu acho que faz mais sentido, já que a gente



4394 está com os prazos em mente. Então, vamos voltar para o art. 1º e depois a gente  
4395 busca os pendentos. Paulo.

4396

4397

4398 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Paulo, CNI/Abraciclo. Na verdade, se quiser  
4399 adiantar eu posso retirar essas propostas porque desfigurou totalmente dentro da  
4400 ideia original.

4401

4402

4403 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então,  
4404 retoma lá rapidamente, Ruan, na sequência do art. 11. A Abraciclo está indicando  
4405 que retira a proposta, mais avante. Aí. A CNI está solicitando a retirada de todo o  
4406 capítulo do RMI?

4407

4408

4409 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Sim.

4410

4411

4412 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então,  
4413 retirado pelo proponente o art. 12. Tem mais algum. Avança no texto. Aí. Sai então  
4414 tudo relacionado a esse artigo. Pode tachar. Senhores, questão de  
4415 encaminhamento, são 17h14, eu gostaria de contar com a compreensão de todos  
4416 para estendermos essa reunião até as 19h. Pode ser? Obrigado. Bem, voltamos  
4417 então ao art. 1º. O art. 1º tem duas propostas, uma proposta  
4418 Anamma/CNI/MMA/Ibama e outra proposta CNC. Elas diferem basicamente no  
4419 início, uma está estabelecer a fase Promot M5 e a da CNC fico: ficam  
4420 estabelecidos para a fase Promot M5. A segunda redação ela já tem sido utilizada  
4421 nas outras normas do Proconve. Então, por uma questão de padrão eu pergunto  
4422 ao MMA, Anamma, CNI e Ibama se há possibilidade de convergir para a segunda  
4423 proposta. Ok? Então, retirado pelo proponente, ficamos com a proposta debaixo. É  
4424 exatamente o mesmo texto na sequência. A proposta ela se relaciona ao anexo.  
4425 Na verdade, só tem um anexo, eu até consulto aqui rapidamente a Adriana, como  
4426 só tem um anexo precisa falar anexo? Acho que não. Anexo, então, tiramos ali o A  
4427 também, vamos passar rapidamente pelas tabelas 1 e 2, que elas estão  
4428 referenciadas nesse art. 1º. Está no anexo, Ruan, no final. Só para a gente  
4429 lembrar o conteúdo das tabelas. No final de tudo. Aí. Na proposta original tem os  
4430 limites que seguem o Euro 5. É isso, Gilberto? Segue, o Gilberto está  
4431 confirmando, segue o Euro 5. E na proposta da Abraciclo muda o prazo. É isso?  
4432 Me parece que os valores, sobe um pouco. E NMOG por NMHC. Então, a  
4433 proposta da Abraciclo ela muda o ano, na primeira coluna, 2023 para 2025, ao  
4434 invés de 22 e 24, e na coluna onde está escrito o NMOG, na 5ª coluna ele  
4435 referencia NMHC com o mesmo valor. Os demais, o resto fica igual. Pergunto aos  
4436 proponentes originais se há a possibilidade de convergência. Sim? Então, retirado  
4437 pelo proponente a tabela 1 e fica encampado pelo Ibama, MMA, Cetesb. São os  
4438 mesmos números. Então, ficamos com a tabela 1, abaixo. E temos também a  
4439 tabela 2 ... A tabela 2 traz limites máximos demissão de poluentes em marcha

4440 lenta, acima de 2000 RPM. Vamos verificar a proposta da Abraciclo, os valores  
4441 são iguais. Sobe. Os valores são iguais, mas muda o ano de cada etapa. E  
4442 também há uma sugestão de mudança, de retirada das notas de rodapé. É isso.  
4443 Então, eu peço à Abraciclo rapidamente que fundamente essa exclusão das notas  
4444 de rodapé e na sequência a gente verifica que os dois proponentes se há  
4445 possibilidade de convergência. Por favor, Abraciclo. Sobre a retirada das notas de  
4446 tabela.

4447

4448

4449 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Eduardo Sambuichi,  
4450 CNI/Abraciclo. Com relação à proposta de retirada da nota é justamente porque  
4451 essa nota se refere à Instrução Normativa 06, ela vem a Resolução 418 onde  
4452 estabeleceu limites para medições em marcha lenta em campo, e aqui nós  
4453 estamos falando de homologação. Então, essa foi a nossa proposta de retirar isso  
4454 porque essa nota ela veio da 418, que não se refere à homologação do veículo.

4455

4456

4457 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Pergunto ao  
4458 Ibama e Cetesb se há possibilidade de convergir? Rui.

4459

4460

4461 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Quanto à nota número 1,  
4462 entendemos que existe a possibilidade de convergência, quanto a nota 2 é  
4463 necessário ter uma equivalência. Poderia ser hexano, pode ser propano. Eu  
4464 perguntaria à Abraciclo podemos alterar Hexano por Propano. Como equivalência.

4465

4466

4467 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Abraciclo, é  
4468 possível levar essa nota? Sim? Ok. Vamos acertar só a referência onde ele é  
4469 chamado. Ajusta ali só o ponto do chamada. Vê na tabela de cima, Ruan. HC. É  
4470 porque esse é o 2. Agora ele vai virar 1, mas ele era o 2, ele só está no HC. É  
4471 isso? Então, colocamos lá no HC. Com isso pergunto Ibama e Cetesb se podem  
4472 retirar a outra proposta? Sim? Ok. Coloco no HC 1 sobrescrito. Sobre escrito. Isso.  
4473 60 e 40. Então, entre parênteses. Muito bem. Então, retirada a outra proposta.  
4474 Todos então conheceram as tabelas, vamos voltar ao art. 1º. Esse daí retirado  
4475 pelo proponente. Quem chamou? Gabriel.

4476

4477

4478 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Aquela nota 1 não pode ser  
4479 retirada.

4480

4481

4482 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Por quê?  
4483 Fundamente.

4484

4485

4486 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Porque quando se mede o  
4487 CO e o HC em marcha lenta, especialmente em motocicleta de um cilindro, que  
4488 tem uma pulsação grande, pode existir retorno de gás com entrada de ar que dilui  
4489 os gases. Na última reunião eu acho que o Eduardo argumentou que medindo no  
4490 dinamômetro isso não acontece porque tem um coifa que segura o cano, é  
4491 diferente da medição no campo e etc. Mas tem motocicletas, têm veículos, até  
4492 automóveis tem, que tem injeção de ar proposital, ar secundário para auxiliar o  
4493 catalisador ao que se dá CO e HC. E aparece um fator de diluição. O que é esse  
4494 fator de diluição? É uma comparação da soma dos CO mais o CO2 com o valor  
4495 estequiométrico de CO2. Quando dá diferente, os dois valores dão diferentes  
4496 aparece o tal fator de diluição que deve multiplicar a medição de CO, a medição  
4497 de HC e a medição de qualquer outra concentração de poluentes para corrigir em  
4498 finanças da diluição. Então, é importante que se conheça isso. Se no dinamômetro  
4499 não tem o problema e o veículo não tem ar secundário injetado, vai dar um. Agora,  
4500 tirar daí é perder uma definição importante que depois vai aparecer no teste de  
4501 campo. Isso já aconteceu no passado, quando a gente implantou o programa de  
4502 inspeção de São Paulo, em que todos os valores da Cetesb não eram, não  
4503 contemplavam isso. E o fator das motos daquela época era da ordem de 1,4 a 2,5.  
4504 Esse era o erro que a gente tinha depois que administraram um programa de  
4505 inspeção. E isso é uma coisa muito simples, que próprio medidor já faz, mede o  
4506 CO2, mede o Co, soma os dois, divide por 15 e dá o fator. Quer dizer, é uma coisa  
4507 muito simples e que causa um transtorno muito grande se tirar daí.

4508  
4509

4510 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
4511 Gabriel. Pergunto à Abraciclo se podemos incorporar essa nota de tabela na  
4512 proposta que vocês apresentaram.

4513  
4514

4515 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Eduardo Sambuichi,  
4516 CNI/Abraciclo. Isso o não era feito para a 24, isso que o Gabriel explicou que isso é  
4517 importante, para homologação para a gente é indiferente. Se isso for realmente  
4518 importante do ponto de vista, mas isso lógico, para a gente não representativo,  
4519 não temos assim, uma objeção em deixar também, mas em termos de coerência  
4520 com o que a gente vinha fazendo e nas homologações do Promot 4 pé  
4521 justamente, foi justamente a proposta de excluir.

4522  
4523

4524 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok.  
4525 Obrigado. Então, vocês não se opõem? Então, está ali considerado, coloca ali no  
4526 CO...Então aí vira 12, e 1 sobrescrito no CO marcha lenta e no CO maior que  
4527 2000 RPE. Isso. Sobrescrito entre parênteses. E vamos para o outro. Com isso  
4528 podemos voltar ao art. 1º, na sequência votar essas duas tabelas que são  
4529 referenciadas lá. Tudo bem? Então, no art. 1º... Rui?

4530  
4531

4532 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Eu pediria um minutinho para voltar  
4533 rapidamente na tabela 2, só para confirmar o cabeçalho. Rui, Cetesb. Obrigado,  
4534 está tudo certo.

4535

4536

4537 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok.  
4538 Voltamos então ao art. 1º. O art. 1º nós temos em tela apenas uma proposta. A de  
4539 cima foi... Isso. Foi retirado o do Ibama, no final ficou aquele CNC que foi  
4540 encapado pela Anamma, CNI. Calma que está todo mundo tonto, Para ali no CNC.  
4541 Coloca ali CNC, ali em cima, barra CNI, barra Anamma, barra Ibama, barra MMA.  
4542 Só temos uma proposta em tela, pergunto aos Conselheiros... Wanderley.

4543

4544

4545 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Márcio Azuma, CNI/Abraciclo. A gente  
4546 gostaria de propor uma proposta de texto para esse artigo. Basicamente a ideia  
4547 seria, eu vou explicar...

4548

4549

4550 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Explica e na  
4551 sequência a gente passa a redação.

4552

4553

4554 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Ok, aqui está escrito as datas, está  
4555 proposto a data de 23 e 25. Nós da Abraciclo gostaríamos de confirmar a data de  
4556 23 e 25, novos e todos, para motocicletas acima de 130 quilômetros por hora, e 25 e  
4557 27 para motocicletas abaixo de 130. Volto a dizer, pelo motivo de a gente ter que  
4558 fazer um desenvolvimento único aqui para o Brasil. Então, seria a gente dividiria  
4559 para duas categorias de moto. Acima de 1230 23 e 25 novos e todos. Abaixo de  
4560 130, 25 e 27.

4561

4562

4563 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Bem, eu  
4564 pergunto aos proponentes originais, Cetesb e Ibama.

4565

4566

4567 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto  
4568 Ibama. De fato que a gente teve aí de avanço na questão da durabilidade a gente  
4569 já estendeu ali o que era possível. As outras questões não foi nesse entendimento  
4570 da gente mudar o prazo final de entrada em vigor da fase. Então, a gente mantém  
4571 a proposta original. Original não, essa em tela.

4572

4573

4574 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Essa  
4575 proposto em tela. Então, pergunto se há algum conflito com o que aprovamos no  
4576 art. 10? Conflito? Então, a hora é. Qual o conflito? Rui.

4577

4578

4579 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Eles estão propondo motos  
4580 abaixo de 130 quilômetros por hora, implantar em 25 e 27. Então, isso atrasa 2  
4581 anos todas as motos abaixo de 130 quilômetros por hora. Então, bagunçou  
4582 totalmente.

4583

4584

4585 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Mas a minha  
4586 pergunta é: da proposto anterior, que foi encampada pela Cetesb/lbama, aquela  
4587 primeira em tela, há conflito dessa proposta com o que foi aprovado no art. 10?  
4588 Ok. Então, podemos votar. Temos duas propostas em tela, pergunto, última  
4589 pergunta à CNI/Abraciclo, há alguma de possibilidade de convergência ou outra  
4590 proposta? Senão vou colocar em votação. Vocês têm uma... Essa que está aí está  
4591 igual. Vocês podem passar rapidamente a redação?

4592

4593

4594 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – A partir de 1º de janeiro de 2023 para  
4595 novos modelos e a partir de 1º de janeiro de 2025 para os modelos acima de 130  
4596 quilômetros por hora? Com velocidade máxima...

4597

4598

4599 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Depois da  
4600 vírgula, acima, para os modelos. A gente não usou a palavra modelo até agora,  
4601 para os veículos. Usamos modelos? Novos modelos. Tá.

4602

4603

4604 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Com velocidade máxima.

4605

4606

4607 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Espera aí,  
4608 volta. É nesse ponto? Pode passar a redação.

4609

4610

4611 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – Com velocidade máxima acima de 130  
4612 quilômetros por hora. 130. E os demais ou. E os com velocidade igual ou abaixo  
4613 de 30, a partir de 1º de janeiro de 2025... A partir de 1º de janeiro de 2025.

4614

4615

4616 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Qual é o  
4617 texto que está faltando então? Depois de 130 quilômetros por horas, a partir...

4618

4619

4620 **O SR. MÁRCIO AZUMA (CNI/Abraciclo)** – A partir de 1º de janeiro de 2025. Para  
4621 novo modelos. E a partir de 1º de janeiro de 2027 para todos os modelos. Para  
4622 todos os modelos.

4623

4624

4625

4626

4627

4628

4629

4630

4631

4632

4633

4634

4635

4636

4637

4638

4639

4640

4641

4642

4643

4644

4645

4646

4647

4648

4649

4650

4651

4652

4653

4654

4655

4656

4657

4658

4659

4660

4661

4662

4663

4664

4665

4666

4667

4668

4669

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Então, temos duas propostas em tela. Eu vou colocar em votação a proposta original. Aqueles que são favoráveis à proposta em tela apresentada pela Anamma e Ibama, peço que se manifestem. E CNC. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7. Contrários? 1. Abstenções? 2. Então, aprovado e fica rejeitada a proposta da CNI/Abraciclo. Avançando. Temos aqui, esses parágrafos, 1º, 2º e 3º eles foram deslocados para o art. 5º. Então, a gente pode tachar aqui e vamos examiná-lo quando deliberarmos o art. 5º. Já era para estar tachado até. Podemos tachar. Não é nem remoção, aí é deslocamento para o art. 5º. E a gente analisa no art. 5º que é onde ele faz sentido. Deslocamento para o artigo. Isso aí pode tachar porque eles estão repetidos lá. 1º, 2º e 3º, tudo, tudo. Tudo. No 5º. O outro era exclusão. Avançando. Não sobrou mais nada nessa sessão. Da medição evaporativa, art. 2º. Isso tudo está levado para lá. Agora, da emissão evaporativa, art. 2º. Estabelecer, podemos ajustar a redação como primeiro? Ficam estabelecidos. A gente, a Câmara pode delegar isso ao DConama para ver se ajusta depois? Ao invés de estabelecidos. Ficam estabelecidos. Então, vamos lá, ficam estabelecidos. Fica estabelecido, é um limite. Então, já vou fazer de uma vez. O limite máximo de emissão evaporativa de 1500 miligramas por ensaio, provenientes de motocicletas, ciclomoteres, triciclos, e quadriciclos, a partir de 1º janeiro de 2022 para novos modelos e 1º de janeiro de 2024 para todos os modelos. Tem uma proposta alternativa da CNI/Abraciclo que a redação é igual mudando os prazos para 2023 e 2025. Wanderley.

**O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Wanderley, CNI. Fazendo o ajuste de texto que foi feito acima e retirando essa parte, respeitados 4 anos e 6 anos, eu acho que...

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Tacha ali na 3ª linha, início da 3ª linha, respeitados 4 anos após a publicação. Está aí. Isso.

**O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Me parece que está vencido porque foi votado anteriormente, que estabeleceu esses prazos.

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, pergunto ao proponente se retira a proposta do texto anterior. Ok? Então, retirada pelo proponente. Temos então um texto em tela que trata do limite máximo de emissão evaporativa seguindo aqueles marcos que previamente aprovados. 2023 e 2025. 2023 para novos e 2025 para todos. Podemos votar? Aqueles que concordam com o texto em tela, eu peço, por favor, que se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8. Contrários? Abstenções. 2 abstenções. Aprovado. § 1º. O respiro do sistema a alimentação de combustível de veículos deve unicamente pelo canister,

4670 sendo permitido emprego de válvulas de segurança. Não há proposta alternativa,  
4671 podemos votar? Aqueles que concordam eu peço que se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5,  
4672 6, 7, 8. Contrários? Abstenções? 2 abstenções. Aprovado. § 2º: a pressão de  
4673 alívio da válvula de segurança deve ser informado no processo de homologação.  
4674 Há uma emenda da Abraciclo, acrescentando ao final a expressão caso o veículo  
4675 seja equipado com tal dispositivo. Consulto se há consenso nessa redação. Sim?  
4676 Então, eu vou colocar em votação a proposta da Abraciclo. Aqueles que  
4677 concordam, eu peço que se manifestem. 8 votos favoráveis. Contrários?  
4678 Abstenções? 2 abstenções e 8 favoráveis. Aprovado. § 3º. O sistema OBD deve  
4679 registrar os valores de pressão de todo o sistema de controle de emissão  
4680 evaporativa. Há uma proposta da Abraciclo de exclusão desse comando. Mantém  
4681 a proposta?

4682  
4683

4684 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** Wanderley, CNI.  
4685 Vou pedir à Abraciclo para fazer novamente o esclarecimento nesse ponto.

4686  
4687

4688 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo) –** Eduardo Sambuichi,  
4689 CNI/Abraciclo. A exclusão se deve justamente ao que já foi explicado na última  
4690 reunião, que o sistema de motocicletas hoje ele não é um sistema pressurizado.  
4691 Todas as emissões evaporativas eles são direcionados todos para o canister sem  
4692 ter nenhum monitoramento de pressão ou sem ter nenhuma linha pressurizada e  
4693 até, assim, em alinhamento com veículos leves que também tinha uma proposta  
4694 parecida que foi propriamente excluída porque essa questão da definição de OBD  
4695 também para esse item ficaria para o Ibama também definir junto, dentro do  
4696 conjunto do pacote do OBD posteriormente, mas o principal motivo aqui da  
4697 exclusão é a questão da motocicleta tem um sistema mais simples e não  
4698 pressurizado, no qual eu tiver que registrar simplesmente a pressão eu vou ter que  
4699 colocar dispositivos que hoje a gente entende que são desnecessários pelas  
4700 característica que a motocicleta apresenta no sistema evaporativo.

4701  
4702

4703 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado.  
4704 Gilberto.

4705  
4706

4707 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Gilberto,  
4708 Ibama. A gente aprovou ali a sessão sobre OBD e ali fala que seguirá normativa  
4709 europeia ou até que tenha uma norma brasileira para ser referenciada. Então, se  
4710 nos casos onde as motocicletas tiverem essa suposta pressurização esse valor vai  
4711 ter que ser informado. O problema é quando isso não tiver, ou quando esse  
4712 sistema não for, não tiver, o modelo simplesmente não tem isso. Então, vai ficar  
4713 esse engessamento da norma. Então, como a gente tem ali a característica  
4714 discriminada ali, a gente concorda e alinha com a CNI e tiraria a exclusão do

4715 parágrafo. Mas sem perder qualquer informação oculta que essa questão do OBD  
4716 possa ter.

4717

4718

4719 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, está  
4720 sendo retirado pelo proponente. Gabriel.

4721

4722

4723 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Gabriel, Anamma. Eu ainda  
4724 tenho dúvida se a gente deve descartar de uma vez desde já. Porque a tendência  
4725 é o controle eletrônico se estender e eu poria nessa altura uma ressalva de que se  
4726 houver controle eletrônico do sistema, manter isso. Coloco isso para discussão.

4727

4728

4729 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Eu preciso  
4730 de uma proposta, Gabriel.

4731

4732

4733 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Eu poria na frente da frase  
4734 que sumiu, para os veículos dotados de controle eletrônico.

4735

4736

4737 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Pergunto ao  
4738 se Gilberto se... Então, traz o texto de cima. Esse texto agora é Anamma que está  
4739 propondo. Qual é o acréscimo, Gabriel? No final?

4740

4741

4742 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Caso o veículo seja dotado  
4743 de controle eletrônico desse sistema.

4744

4745

4746 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Casos os  
4747 veículos sejam dotados de controle eletrônico desse sistema. É isso? Então, em  
4748 discussão a proposta trazida pela Anamma. Ibama e Cetesb acompanham?

4749

4750

4751 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – perguntar  
4752 para o Gabriel, esse controle ele interfere na questão das emissões do veículo, na  
4753 resultante de emissões do veículo? E qual é a relevância desse valor ser  
4754 monitorado pelo processo de homologação?

4755

4756

4757 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Esse problema ele vem  
4758 ocorrendo, ou já ocorreu na Europa na questão de purga do sistema, e quando o  
4759 veículo tem alguma fraude ele pode purgar numa determinada condição de teste e  
4760 não purgar na condição de rua, de uso na via pública. E nesses casos é



4761 interessante ter um acesso ao sinal de purga para saber se o sistema está ou não  
4762 funcionando. E esse acesso pode ser através de um monitoramento de pressão  
4763 ou de um sinal qualquer. Então, nós sugerimos isso para os veículos leves e eu  
4764 sugeri aqui também. O Eduardo explicou que hoje os sistemas não têm controle  
4765 eletrônico, não faz sentido, mas daqui há 10 anos pode ser que tenha. Então,  
4766 como a gente está planejando isso para daqui 10 anos, eu deixaria uma frase que  
4767 pelo menos abrigasse esse controle caso a gente chegue lá com ele existente.

4768  
4769

4770 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Há  
4771 consenso? Não? Wanderley.

4772  
4773

4774 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo) –** Eduardo Sambuichi,  
4775 CNI/Abraciclo. Só para complementar essa questão do que hoje ele não tem, mas  
4776 no futuro isso pode ter. Existe dentro da normativa europeia de OBD, que ainda  
4777 vai ser regulamentada pelo Ibama, uma nota, logicamente não é exatamente o  
4778 que está proposto aqui, mas ele fala aqui que, por exemplo, desconexões elétricas  
4779 do sistema eletrônico de controle de purga, isso também ele precisa, na  
4780 homologação isso precisa ser evidenciado. Existe já previsto dentro da  
4781 recomendação de OBD da Europa esse artigo, ele está inglês aqui, vou até ler só  
4782 para (*fala em inglês*). Essa é a frase que está lá na regra OBD. Então, não faz  
4783 sentido colocar aqui, isso pode ser colocado da mesma forma dentro da regulação  
4784 do Ibama.

4785  
4786

4787 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Certo.  
4788 Obrigado. Então, os esclarecimentos já foram feitos, vou colocar em votação. A  
4789 proposta anterior foi retirada pelo proponente, com isso fica vencido o pedido de  
4790 exclusão do § 3º da Abraciclo e restamos agora um novo parágrafo que foi trazido  
4791 pela Anamma. Então, em votação, aqueles que são favoráveis à proposta da  
4792 Anamma conforme o disposto em tela.

4793  
4794

4795 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA) –** Eu acho que o eu concordo  
4796 com a posição dele. Se está explícito assim, para facilitar as coisas eu retiro.

4797  
4798

4799 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado,  
4800 Gabriel. Retirado pelo proponente. § 4º: determinação das emissões evaporativas  
4801 nos veículos flex, conforme definido no anexo I da resolução Conama 418 deverá  
4802 ser realizada com gás OA22 padrão, mistura de 78% de gasolina padrão e 22% de  
4803 Etanol anidro combustível de referência EAR, volume por volume e com Etanol  
4804 hidratado de referência EHR. Tem uma proposta Abraciclo embaixo que é a  
4805 mesma, mas é só a renumeração de parágrafo, já tinha concordado que ia tirar  
4806 daqui. Já pode tirar. Pode apagar. Porque. E peço que nunca mais façam isso, por

4807 favor, de quando mudar a numeração repetir tudo que foi remunerado, porque a  
4808 norma foi de 7 para 14 páginas. Ma M6 já fica vedado esse procedimento. Bem,  
4809 então temos um texto em tela, ao que tudo indica ali não há proposta alternativa.  
4810 Eu vou passar. Têm algumas questões ali referentes ao combustível. Passar para  
4811 o Gilberto.

4812

4813

4814 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto  
4815 Ibama. Se você baixar um pouco ali o texto vai aparecer que ficou uma anotação  
4816 para a gente alterar o termo Gasool A22, mas o que a gente precisa entender aqui  
4817 é que tem que ser utilizado o combustível de referência. Então, não precisaria  
4818 especificar aí com letras, siglas, simplesmente será utilizado o combustível de  
4819 referência, gasolina e etanol. Pronto.

4820

4821

4822 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Isso. Como  
4823 a gente fez em leves. A gente tem uma redação, a gente tem a redação de leves  
4824 que a gente consiga recuperar? Ok. Então, enquanto a Adriana recupera a gente  
4825 avança para a leitura do outro. Aí tem uma outra, aí já é um outro artigo, vamos  
4826 por partes. Esse de cima, enquanto a Adriana traz a redação, só faltou esse, o  
4827 resto a gente já deliberou? Os outros parágrafo? Sobe um pouco. Só um minuto,  
4828 Wanderley. Esse aqui a gente já verifica e tem o at. 3º. Fala, Wanderley.

4829

4830

4831 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Questão de  
4832 ordem. Nós voltamos e deliberamos o art. 1º, não é isso? os anexos nós  
4833 deliberamos? Sim?

4834

4835

4836 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Não foi feito  
4837 isso, na verdade, deveríamos, podemos fazer assim que terminar essa sessão.  
4838 Pode ser? Bem, enquanto a Adriana traz a redação do § 4º vamos avançar sobre  
4839 o art. 3º. A gente já vai lendo o 3º para ganhar tempo. Se for o caso a gente abre.  
4840 O 3º na redação original: estabelecer limite máximo de emissão evaporativa por  
4841 permeabilidade dos materiais de 1500 miligramas por metro quadrado/dia para  
4842 reservatório de combustível e de 15.000 miligramas por metro quadrado/dia para  
4843 as linhas de alimentação de combustível proveniente dentre ciclos e quadriciclos a  
4844 partir de 1º de janeiro de 22 para novos e 1º de janeiro de 24 para todos os  
4845 modelos, há uma proposta alternativa da CNI/Abraciclo mudando apenas as  
4846 datas. A gente pode já limpar o texto, tirando aquela expressão respeitados os 4  
4847 anos após a publicação. E aí ficam os marcos que estão considerando os marcos  
4848 que já foram aprovados em outros dispositivo. Pergunto ao Ibama se ainda faz  
4849 sentido manter a redação inicial.

4850

4851

4852 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Não. Não faz  
4853 sentido, a gente alteraria as datas.

4854

4855

4856 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Então,  
4857 retirado pelo proponente, o art. 3º, ficamos apenas com uma proposta que é a que  
4858 se apresenta em tela. Podemos votar? Em votação Aqueles que são favoráveis ao  
4859 texto conforme o exposto em tela, peço que se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8.  
4860 Contrários? Abstenções? Aprovado. Então, fica estabelecido o limite máximo de  
4861 emissão por permeabilidade. O de cima foi retirado, ficam estabelecidos porque  
4862 são dois limites que são apresentados. Muito bem. Ajusta só ali a concordância.  
4863 Ficam estabelecidos. E vamos agora voltar ao parágrafo que trata do combustível  
4864 de referência. Isso. Aprovado. Vamos ver como é que gente escreveu em leves,  
4865 eu lembro que é uma redação bem simples, que... Isso. Os limites. O limite de  
4866 permeabilidade dos materiais de 1500 para o reservatório e de 15.000 para as  
4867 linhas de alimentação. São os limites. Ok. Bem, vamos, a Adriana trouxe aqui a  
4868 redação o leves, está lá no § 3º do art. 13. Os veículos flex ou bicomcombustível  
4869 deverão ser ensaiados com gasolina C e Etanol combustível de referência para  
4870 ensaios. Dá para aproveitar essa redação como base? Então, vamos colocar ali  
4871 no § 4º. Então, em cima, volta. Falta um Parágrafo Único aí. Só um minuto. Volta  
4872 ali. Espera aí. Tem, só antes de a gente voltar, vamos encarar isso logo aqui no  
4873 Parágrafo Único, porque a gente já termina esse art. 3º. A determinação das  
4874 emissões evaporativas por permeabilidade dos materiais dos veículos flex,  
4875 conforme definido no anexo I da Resolução Conama 418, deverão ser realizados  
4876 com os combustíveis gasol 22 e com EHR, aqui basta trocar Gasol A22 e com  
4877 EHR por gasolina C e Etanol combustível de referência? Pergunto ao Ibama.  
4878 Cópia e cola embaixo que resolvendo isso a gente resolve o parágrafo. Pode tirar  
4879 o amarelo. Isso. Então, pergunto se basta ajustar ali no final, ao invés de Gasol  
4880 A22, se é C e Etanol combustível de referência para ensaios. Ali no debaixo?  
4881 Deverá ser realizado. Deverão ser realizadas com. Depois do com. Pergunto se é  
4882 aí. Gasolina C e Etanol combustível de referência. É isso? E. Etanol combustível  
4883 de referência para ensaios. Esse para ensaios tem que ver se faz sentido aqui. É  
4884 isso? De referência para ensaios. Consulto a Câmara se há consenso. Rui.

4885

4886

4887 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Só para evitar mal  
4888 entendimento futuro, eu colocaria gasolina C de referência e etanol, combustível  
4889 de referência para ensaio. Para evitar mal entendimento daqui alguns anos.

4890

4891

4892 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Gilberto.  
4893 Cópia ali de referência e coloca na sequência de gasolina C.

4894 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – E eu estou  
4895 acordo com o que o Rui acabou de falar, mas esse parágrafo ele está mal  
4896 localizado na norma, ele poderia ser o parágrafo Único do art. 7º. Por quê? No art.  
4897 7º ele traz os procedimento de ensaio de emissão e cita lá qual é o procedimento

4898 técnico para exercer esse ensaio. Então, o Parágrafo Único aqui ele já ficaria  
4899 deixaria claro que esse combustível seria utilizado para essa medição. Então, eu  
4900 traria esse Parágrafo Único, em vez de ficar no art. 3º do jeito ele está agora.

4901

4902

4903 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Do jeito que  
4904 está na nova proposta, todos favoráveis a deslocar para o art. 7º. Então, já tacha o  
4905 de cima, retirado pelo proponente, a gente já limpa o texto. E o debaixo deslocado  
4906 para o art. 7º. Todos de acordo em deslocar para art. 7º? Como o at. 7º já foi  
4907 votado, a gente vota esse Parágrafo Único, eu acho que faz sentido a gente  
4908 deslocar e olhar no contexto do art. 7º, votamos e aí depois fica restando só um  
4909 parágrafo que nós precisamos deliberar. Wanderley.

4910

4911

4912 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Wanderley, CNI.  
4913 Novamente está entre parênteses. Eu acho que tem que ficar entre vírgulas.

4914

4915

4916 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Sim, é  
4917 verdade. Bem lembrado, Wanderley. Então, ali onde está parênteses, na segunda  
4918 linha, Ruan, colocar entre vírgulas. Depois de flex, lá no fecha parênteses, vírgula.  
4919 Ok? Então, todos esclarecidos? Posso colocar em votação o Parágrafo Único do  
4920 art. 7º? Aqueles que são favoráveis eu peço que se manifestem. 3, 6. 8. 8  
4921 favoráveis. Contrários? Abstenções? 1 abstenção. Aprovado. Voltando lá para o  
4922 último parágrafo de onde a gente estava, volta. Art. 3º. Volta. Mais para cima.  
4923 Volta mais um pouco. Aí. Isso. Gilberto.

4924

4925

4926 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
4927 Ibama. Além de fazer essas alterações que a gente fez no Parágrafo Único, ali  
4928 agora há pouco a gente também gostaria de alterar esse parágrafo para ser  
4929 localizado abaixo do art. 6º. Na sessão de procedimentos e ensaios de emissão.

4930

4931

4932 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos na  
4933 ordem. Em cima fica retirado pelo proponente. Aí fica Ibama. Pode tachar o de  
4934 cima. Isso. Deslocado para art. 6º, retirado pelo proponente. De deslocado para o  
4935 art. 6º. Assim como a gente fez no outro, no Parágrafo Único. 6º. Cópia e depois  
4936 deixa tachado esse daí. A gente vai mudar lá. Vamos fazer, vamos mudar aqui e  
4937 já levar, ali melhor. Senão o texto vai mudar. Vamos já mudar aqui, senão são dois  
4938 comandos que a gente tem que dar. Volta aí. Aí. Tira o tachado. Deixa tudo assim,  
4939 depois a gente tira só o tachado debaixo. Isso. Então, vamos começar. Parênteses  
4940 vira entre vírgulas, na primeira linha depois de flex. Realizada com, na segunda  
4941 linha, ao invés de Gasol, A22 vai virar gasolina C de referência, Etanol de  
4942 referência para ensaio. Ok. Aí fica, tira parte. Tira até o final. É isso? Vai  
4943 acompanhando ali, Rui. Então, cortar. A mais. Ok? E aí o Gilberto, calma, calma.

4944 Gilberto qual a complementação? Só isso? Então, dá só um ponto final ali. Pode  
4945 copiar e na sequência tachar. É porque tem que ficar tudo registrado para que  
4946 qualquer um possa acompanhar o histórico da evolução do debate. Isso. Então,  
4947 fico incluído no, parágrafo, no art. 6 que trata da medição poluentes provenientes  
4948 de emissão evaporativa, esse Parágrafo Único, Ruan... Ruan, não. Aí, ao invés de  
4949 § 4º é Parágrafo Único. A determinação das emissões evaporativa dos veículos  
4950 flex, conforme definido no Anexo I da Resolução Conama 418/2009, deverá ser  
4951 realizada com gasolina C de referência e Etanol de referência para ensaios. Deixa  
4952 eu ver, está igual ao debaixo. Só o etanol que é minúsculo, etanol combustível.  
4953 Vamos fazer o seguinte, eu acho que é mais rápido, copia daqui até o final e cola  
4954 ali em cima, que aí já acerta maiúsculo e minúsculo, singular plural. Ok. Colar.  
4955 Bem, vou colocar em votação. A? A determinação. Ok? Podemos vota? Os  
4956 membros que são favoráveis à redação do Parágrafo Único do art. 6, peço que se  
4957 manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7. Bernardo. 8. Contrários? Abstenções? 8 favoráveis,  
4958 1 abstenção. Aprovado. Ok. Retomamos, vamos ver se sobrou mais alguma coisa.  
4959 Sobre. Volta para o ponto que a gente parou. Vamos agora às tabelas. A gente já  
4960 aprovou a tabela. Basicamente a mudança foi de prazos. Então, coloca a tabela 1  
4961 em tela. A segunda proposta. Tira esse A, depois a gente busca os amarelos. Só  
4962 temos uma proposta para a tabela 1, é a que se encontra em tela, já com os  
4963 prazos ajustados, conforme deliberado no art. 1º. Peço que os membros da  
4964 Câmara que são favoráveis que se manifestem, por favor. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8. 8  
4965 favoráveis. Contrários? Abstenções. 1 abstenção. Aprovado. Tabela 2, tabela 2:  
4966 limites máximos de emissão. Há uma proposta em telam peço que os membros  
4967 favoráveis se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8. 8 favoráveis. Contrários?  
4968 Abstenções. 2. Aprovado. Voltamos então para... Isso, vamos na ordem só para a  
4969 gente já ver se ficou alguma outra coisa no caminho, esse vai aparecer ainda, vai  
4970 ser chamado. Então, limite máximo foi, medição evaporativa foi, combustível de  
4971 referência já estava aprovado. Procedimento de ensaio de emissão, tem um art. 9º  
4972 que ficou pendente. Vamos na sequência para a gente não deixar nada pelo  
4973 caminho. Vai avançando. Vai para o art. 4º, vamos para art. 4º. Art. 4º aprovado.  
4974 Ok. 5º aprovado. Aprovado, volta ali. Deslocado para cá, são aqueles parágrafos.  
4975 Aprovado, aprovados. art. 6 aprovado. O Parágrafo Único. 7º aprovado. Avança.  
4976 Pode ir. Aprovado. 8º aprovado. 9º pendente. Então, no nono a medição de etanol  
4977 no gás de escapamento dos veículos abrangidos por esta Resolução deverá ser  
4978 efetuado baseado nas prescrições da norma brasileira ABNT 15.598/2008, até que  
4979 seja regulamentado por Instrução Normativa do Ibama, ou norma brasileira por ele  
4980 referenciada. Tem uma proposta da Abraciclo, de exclusão. E uma observação  
4981 que nós deixamos na última reunião de que essa proposta dependia da redação  
4982 do art. 1º. Então, a Anamma também fez uma proposta, vamos ler. Os fabricantes  
4983 deverão durante o processo de certificação, mas sem fins de aprovação do  
4984 veículo, realizar a medição dos seguintes compostos dos gases de escape: inciso  
4985 1. A Anamma pediu exclusão? Não? Volta ali. A Anamma mantém essa proposta?  
4986 É porque há um registro aqui junto ao MMA de que vocês pediram a exclusão.  
4987 Procede? Não. Ok. Então, a Anamma mantém a proposto. Então, vamos ler a  
4988 proposta. A Anamma está mantendo.  
4989

4990

4991

**A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Já sei o que é isso, vocês depois mandaram um segundo arquivo com algumas modificações, nesse segundo arquivo tinha a proposta de exclusão. A gente está trabalhando em um texto que era a versão suja da reunião anterior, e aí tinha uma outra informação e vocês. Então, só agora ver como vocês preferem.

4996

4997

4998

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, vamos ler a proposta. Ok. Então, vamos lá. Art. 9º: os fabricantes deverão durante o processo de certificação, mas sem fins de aprovação do veículo realizar a medição dos seguintes compostos nos gases de escape, dois pontos: inciso I) etanol não queimado segundo a norma brasileira ABNT-NBR 15.598/2008, até que seja regulamentado por Instrução Normativa do Ibama ou norma brasileira por ele referenciada; inciso II: hidrocarboneto, segundo a norma brasileira ABNT 16.369/2017 até que seja regulamentado por Instrução Normativa do Ibama ou norma brasileira por referenciada; Inciso III: aldeídos, segundo a norma brasileira ABNT 16.668/2018, até que seja regulamentado por Instrução Normativa Ibama, ou por norma brasileira por ele referenciada. Então, são essas três propostas, pergunto se há possibilidade de convergência. Gilberto. Rui.

5010

5011

5012

**O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. No caso do inciso I, ela não faz mais sentido uma vez que a gente não está falando mais em NMOG, e dos inciso II e III eles já estão referenciados no § 1º do art. 5º e no art. 8º respectivamente. Então, a gente entende que essa redação ela é redundante.

5016

5017

5018

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Pergunto à Anamma se podemos retirar a proposta, tendo em vista a explicação feita pelo Rui. Enquanto a Anamma verifica eu peço para colocar em tela as duas propostas, a proposta original e tem uma proposta de exclusão. Gilberto. Pode tirar? Então, a Anamma retira a proposta. Obrigado, Fábio. Retirada pelo proponente. Pode tachar. Eu acho que veio da outra. Deixa tachado é melhor, para a gente não perder o histórico. Retirada pelo proponente, Gilberto, vai defender a proposta original?

5026

5027

5028

**O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Não. Retirada.

5030

5031

5032

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Retirada também. Gabriel.

5034

5035

5036 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Gabriel, Anamma. Eu acho  
5037 que o original do art. 9 eu acho que convém ficar, porque...

5038

5039

5040 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – O sobe.  
5041 Volta. Essa proposta acabou de ser retirada pelo proponente original, a Anamma  
5042 gostaria de trazê-lo novamente. É isso?

5043

5044

5045 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (ANAMMA)** – Não, eu me enganei aqui,  
5046 como saiu NMOG, esse perde o sentido. Ok.

5047

5048

5049 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Caiu. Então,  
5050 não temos mais proposta para o art. 9º. Podemos avançar. Pode tirar o amarelo e  
5051 tachar a proposta CNI/Abraciclo já que foi retirado pelo proponente e não chegou  
5052 a ser votado. Tacha o CNI/Abraciclo. Ok. Próximo. Então, agora FD já foi votado.  
5053 Só um minuto ali. Faltou votar uma proposta de mudança do nome da sessão feita  
5054 pela Anamma. Ao invés de fatores de deterioração ser da durabilidade dos fatores  
5055 de deterioração das emissões. Podemos votar? Quem são favoráveis, peço, por  
5056 favor, que se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8. Contrários? Abstenções. 2  
5057 abstenções. Aprovado. Essa sessão já foi aprovada há pouco, podemos passar.  
5058 Tacha o anterior. Avançando. Vamos lá. Pode avançar, isso tudo já foi. E depois é  
5059 só o conferência se as propostas rejeitadas estão marcadas. Vamos lá. Certo.  
5060 Então, a sessão já foi. A sessão do OBD também já foi. Pode seguir. Pode seguir.  
5061 Isso já foi aprovado. Aprovado. Segue. Pode seguir. Pode avançar. Pode avançar.  
5062 OBD também foi aprovado. Pode avançar. Pode seguir. Avançando. Esse aí já  
5063 saiu. 12. Aprovado. Pendente. 13. O § 1º do art. 11 da Resolução Conama 432  
5064 passa vigorar com a seguinte redação. A cada início de semestre o fabricante e/ou  
5065 importador, e ou, já ajusta ali, representante deverá fornecer ao Ibama no prazo  
5066 de 30 dias o RVP relativo ao semestre imediatamente anterior, com os valor de  
5067 emissão obtidos de: Aqui que vem a diferença. Na redação original CO, NOx, MP,  
5068 NMOG ou THC, esse último ser abastecido com GNV. Proposta Abraciclo: CO  
5069 inclui também o CO2, NOx... CO, inclui o CO2, mantém o NOx, mantém o MP e  
5070 troca NMOG por MNHC ou THC. Proposta Cetesb: CO, CO2, NOx, MP, traz o  
5071 NMOG ou THC. Pergunto à Cetesb se face ao que foi aprovado anteriormente se  
5072 acompanha a proposta da Abraciclo. Sim? Pergunto ao proponente origino Ibama  
5073 se face ao que foi aprovado abre mão de sua proposta original. Sim. Então, em  
5074 tela temos apenas uma proposta da CNI/Abraciclo. Eu vou colocar em votação.  
5075 Aqueles que são favoráveis, peço que se manifestem, por favor. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7,  
5076 8. Contrários? Abstenções. 2 abstenções. Aprovado. Ficam superadas as outras  
5077 proposta. Rui.

5078 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Eu acho que a redação está  
5079 perfeita. Só talvez um detalhe, assim como tem um detalhe aqui para THC se o  
5080 veículo for abastecido com GNV, eu pergunto se seria pertinente a gente também  
5081 especificar em que condições se mede um material particulado, que está bem

5082 claro na tabela 1, mas que não está claro nesse artigo aqui. Que é quando o  
5083 veículo tem o sistema de rejeição direta total ou parcial de combustível. Eu acho  
5084 que isso evita futuros problemas lá na frente.

5085

5086

5087 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Rui, eu  
5088 pergunto apenas se é aqui nessa posição porque aqui a gente está mudando a  
5089 redação de uma outra Resolução, se o que você está dizendo seria um outro  
5090 comando dentro de Resolução.

5091

5092

5093 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Depois de MP abrir parênteses, e depois  
5094 MP abre parênteses e coloca por veículos com sistema de injeção direta total ou  
5095 parcial de combustível, fecha parênteses.

5096

5097

5098 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos abrir  
5099 uma exceção que eu não gostaria, todos concordam com essa inclusão? Então,  
5100 passa o texto. Por veículos... Ruim passa o texto rapidinho.

5101

5102

5103 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Com veículos com sistema de injeção  
5104 direta total ou parcial a combustível.

5105

5106

5107 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Direta total  
5108 ou parcial a combustível Ok. Eu pergunto se há consenso referente a essa  
5109 inclusão. Então, ficou vou colocar em votação rapidamente só essa inclusão  
5110 sugerida pelo Rui. Aqueles que concordam peço que se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5,  
5111 6, 7, 8. Contrários? Abstenções. 2 abstenções. Aprovado. Avançando. Art. 14  
5112 aprovado. Aprovado. Aprovado. Emissão de ruído. Art. 15 pendente. Os ensaios  
5113 para medição dos níveis de ruído para fins dessa Resolução deverão ser feitos de  
5114 acordo a norma ABNT 15.145/2004, acústica, medição e ruído emitido por  
5115 veículos rodoviários, automotores, de aceleração, método de engenharia ou  
5116 norma sucedânea referenciada pelo Ibama e norma ABNT-NBR 9714/2000, ruído  
5117 emitido por veículos automotores na condição parado, método de ensaio no que  
5118 se refere à medição de ruído nas proximidades do escapamento ou norma  
5119 sucedânea equivalente, referenciada pelo Ibama. Tem uma proposta alternativa  
5120 da Abraciclo que traz um caput mais enxuto. Ficam estabelecidos os limites de  
5121 emissão de ruído e as datas de implantação conforme tabela 3 do anexo dessa  
5122 Resolução. E continua, vamos ver todo esse artigo para entender todo o contexto.  
5123 Ela traz aqui um § 1º: a determinação de ruído com veículo em aceleração deverá  
5124 ser feito conforme método prescrito pela norma ECER 4104, Norma Brasileira  
5125 referenciada pelo Ibama. § 2º: opcionalmente o método de ensaio definido na  
5126 norma ECE R41 04 e os respectivos limites previstos no caput desse artigo  
5127 poderão ser utilizados para novas homologações já a partir da publicação dessa



5128 Resolução. § 3º: o ensaio com veículo parado para fins de homologação deverá  
5129 ser realizado com base na norma ABNT 9714/2000. Vamos colocar em tela a  
5130 tabela 3 referenciada na proposta da Abraciclo. É uma proposta que traz um  
5131 marco de 2023 para novos, todos os veículos em 2025. Apresenta 3 categorias,  
5132 índice de potência em massa, e associa os seguintes valores em limite máximo  
5133 em DBA. Para IPM menor que 25, menor ou igual a 25, limite 73, IPM entre 2,  
5134 menor ou igual a 50, 74, OIPM maior que 50, o limite de 77 trazendo a seguinte  
5135 nota de tabela. OPM é o Índice de Potência em Massa, está ali a fórmula; PG  
5136 Potência Máxima do veículo expresso em quilowatt, e MCARB é isso? Massa em  
5137 Ordem de Massa do Veículo, conforme definida na norma ECE 4104 expresso em  
5138 quilo. E é isso. Bem, vamos voltar então ao artigo que chama a tabela. Pergunto  
5139 ao proponente original e Ibama aí, Ibama/Cetesb se há possibilidade de  
5140 convergência com a nova proposta trazida pela Abraciclo.

5141

5142

5143 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Não há possibilidades, eu  
5144 gostaria de explicar para os Conselheiros o motivo. Tem uma apresentação que  
5145 eu passei chamado Ruído M5, você poderia projetar? Próximo. Então, em 2 slides,  
5146 parece em uma primeira olhada de relance que os limites europeus são melhores  
5147 do que os limites brasileiros. Mas esse não é o nosso entendimento porque o  
5148 método brasileiro ele se dá quando a motocicleta está em aceleração máxima. Ao  
5149 passo que o método europeu ele se dá com a aceleração parcial, ou seja, você  
5150 não tem uma aceleração plena, e a medida que você acelera menos a  
5151 motocicleta, então, o nível de ruído ele é menor. Próximo slide. Esse aliado aqui  
5152 ele ilustra bem as motos com relação peso/potência maior que 50, o que  
5153 acontece? Você faz uma passagem da moto a 50 quilômetros por hora, na linha  
5154 inicial do teste e faz a determinação do ruído de emissão. Isso aqui são valões  
5155 verdadeiros, baseado em um caso verdadeiro, e o método europeu admite você  
5156 uma vez feita essa leitura, no caso o exemplo, 79 decibéis, ele admite você  
5157 adicionar 3 decibéis. 3 parece um número inocente, mas nós estamos trabalhando  
5158 em uma escala logarítmica, então, nós estamos dizendo que a motocicleta ela  
5159 pode emitir o dobro da potência sonora dele. Ou seja, se eu tenho uma moto  
5160 ligada aqui está dando 97, se eu colocar uma outra moto igual, do mesmo  
5161 tamanho ligada ela vai me dar 3 decibéis a mais. Eu tenho o dobro da potência  
5162 sonora. Então, aqui o nosso limite brasileiro 80 decibéis, nessas condições, se  
5163 você adicionar mais 3 decibéis, em determinados regimes o que acontece? A  
5164 motocicleta ela passa, ela é mais ruidosa do que as motocicletas brasileiras. Por  
5165 isso nós não somos favoráveis à adoção do método europeu até que essa  
5166 possibilidade de adição de mais 3 decibéis seja revisto. Então, nós entendemos  
5167 que esse método ele vai ser prejudicial para a saúde pública porque você vai  
5168 permitir motocicletas funcionarem nas vias emitindo um nível de ruído maior.

5169

5170 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado  
5171 Rui. Eu vou passar para a Abraciclo fazer a defesa de sua proposta. Podemos  
5172 voltar, não sei ainda gostaria de fazer referência a algo que foi exposto agora?

5173 Então, vamos deixar a apresentação. Eu peço para fazer uma rápida defesa para  
5174 que a gente possa encaminhar. Paulo.

5175

5176

5177 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Paulo, CNI/Abraciclo. Na verdade, eu não vou  
5178 discutir detalhes porque eu teria material aqui, mas não é objetivo. Primeiro, só  
5179 lembrando que a proposta que nós colocamos do ruído foi exatamente para  
5180 harmonizar e também por entendermos que o método é diferente. Não dá para  
5181 simplesmente falar é pior ou melhor. Até porque o nosso entendimento ele não é  
5182 pior, ele pode não ser melhor, porque o método é bem diferente, então, ela simula  
5183 mais a realidade e a abrangência. Mas eu não quero discutir isso, eu acho que  
5184 Abraciclo não teve a oportunidade, talvez por parte nossa de talvez fazer um  
5185 trabalho antecipado, anterior à reunião, com a Cetesb, das vantagens e  
5186 desvantagens, acho que faltou... Fica o meu convite agora oficial, Rui e todos  
5187 integrantes, para que a gente consiga pelo menos fazer esse detalhe de uma  
5188 maneira mais técnica, com mais tempo. Agora, Rui, só para completar que nós  
5189 teríamos vários materiais. Eu só queria um minutinho para o rebater só um  
5190 aspecto depois eu volto a falar. Rapidinho.

5191

5192

5193 **O SR. EDUARDO M. SAMBUICHI (CNI/Abraciclo)** – Eduardo Sambuichi.  
5194 CNI/Abraciclo. Talvez eu queira um pouco mais que um minuto, uns 2 ou 3  
5195 minutinho, por favor. Tudo o que o Rui explicou aqui está correto. Realmente a  
5196 norma tem essas, vamos dizer, particularidades. Mas, o que a gente, parece que  
5197 ela é totalmente ruim, mas é o seguinte, a norma atual hoje ela faz o ensaio em  
5198 uma única velocidade, ou 50 por hora, normalmente para motocicletas de altas  
5199 cilindradas, são aquelas que são mais ruidosas, elas fazem o ensaio em somente  
5200 50 quilômetros por hora. É onde a gente tem que comprovar o  
5201 atendimento dos limites. Quando essa norma 04 ela foi introduzida na Europa ela  
5202 considerou que vamos aumentar a faixa de atendimento, vamos verificar aquelas  
5203 motos que realmente são ruidosas e precisam ser excluídas, precisam ser  
5204 ajustadas para atender a norma. Então, quando essa linha foi introduzida com  
5205 esses mais de 3 decibéis, foi justamente considerando a tolerância da medição.  
5206 Então, a 50 por hora sim, ele vai atender lá os 79, 78, o limite é 80. E para eu  
5207 fazer a abrangência que ali está 50, eu vou fazer essa abrangência de 20  
5208 quilômetros por hora a 80 quilômetros por hora, e eu tenho que mostrar aqui a  
5209 minha abrangência segue aquela linha que você pode ver que abaixo de 50  
5210 quilômetros ela é decrescente, ela tem um pedacinho lá que realmente é maior,  
5211 hachurado lá em vermelho, mas para a velocidade mais baixa o limite é menor. E  
5212 o ponto principal aqui que são as motos de alta cilindradas, que até hoje só faz  
5213 ensaio a 50, a 60, 70 por hora existia motocicletas que emitiam ruído muito maior  
5214 do que essa própria linha da a linha de CEP superior a 50 por hora ela é uma  
5215 curva de 5 decibéis a cada 1000 rotações por minuto. É essa inclinação dessa  
5216 linhas. E, na verdade, até eu tenho um gráfico aqui que mostra, isso é real, que  
5217 existia motos que estavam justamente acima daquele limite superior, acima de 50  
5218 por hora e passava nos ensaios, quer dizer, e só, como a comprovação só era o

5219 50 por hora essa abrangência que foi trazida para essa nova metodologia ele  
5220 realmente trouxe esse ganho. Então, assim, a norma não é totalmente ruim, ele  
5221 tem sim um pedacinho, um pouco, vamos dizer assim, mais brando, mas isso é  
5222 uma questão da tolerância para não penalizar aquelas motocicletas que já  
5223 atendiam à norma anterior. Então, tem um conjunto de motocicletas, isso foi feito  
5224 um estudo na Europa em que foi correlacionado o valor da norma anterior que é o  
5225 que a gente adota hoje no Brasil e a norma europeia, justamente foi feito uma  
5226 correlação para não penalizar aqueles que já estavam homologados, ou seja, já  
5227 estavam atendendo a norma anterior.

5228

5229

5230 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
5231 Eu acho que as questões estão colocadas, foram feitas as defesas. Cetesb,  
5232 podemos voltar para a proposto, a Cetesb explicou as razões pelas quais defende  
5233 a proposta original e as dificuldades de seguir da forma como apresentado pela  
5234 Abraciclo. Eu vou colocar em votação. Temos duas propostas. Vou votar primeiro  
5235 a proposta original. Está aí referenciada. Pergunto ao Ibama e à Cetesb se haveria  
5236 algum ajuste ou alguma modificação na sua proposta? Não. Então, em votação.  
5237 Aqueles que concordam a proposta original Cetesb e Ibama, MMA, peço que se  
5238 manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6. Contrários? 2. Abstenções? 1. Zuleika não está na  
5239 sala. Então, ficou aprovada a proposta original e excluída a proposta alternativa.  
5240 Então, fazer o registro. Verificar se ficou mais alguma pendência. Rui.

5241

5242

5243 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Eu aproveitaria aqui para perguntar à  
5244 Abraciclo se eles não concordariam em... Porque nem todo importador de  
5245 motocicleta é Abraciclo. Se concordariam em colocar um parágrafo onde a gente  
5246 durante 2 anos faríamos o registro de ruído conforme o método europeu, aí talvez  
5247 a gente poderia daqui 2 anos ou 3 anos voltar a discutir esse assunto.

5248

5249

5250 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Abraciclo.  
5251 Então, o Rui colocou a possibilidade de um Parágrafo Único, para avaliação de  
5252 vocês. Se vocês acham que é pertinente. Paulo.

5253

5254

5255 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo)** – Paulo, CNI/Abraciclo. Essa questão, esse  
5256 parágrafo colocaria um estudo em paralelo, só para constatar deixar claro porque  
5257 senão...

5258

5259

5260 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. A ideia é ter custo zero. Eu  
5261 acho que a ideia é não ter custos. Então, durante a realização dos ensaios de  
5262 homologação, após terminada a homologação, aí então faria um ensaio conforme  
5263 procedimento europeu, somente para registro da informação, assim como nós  
5264 estamos fazendo a durabilidade de evaporativo, que é tão somente para registro e

5265 conhecimento técnico. Então, eu faço essa proposta e que durante 2 anos ou 3 a  
5266 gente faça aquisição de massa de dados para poder deliberar numa outra  
5267 oportunidade um limite de emissão.

5268

5269

5270 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Paulo.**

5271

5272

5273 **O SR. PAULO (CNI/Abraciclo) – Paulo, CNI/Abraciclo.** Na verdade se fosse o  
5274 inverso, Rui, eu até toparia agora. Mas eu estou falando isso com honestidade  
5275 porque não estou querendo ganhar, veja bem, essa proposta que é de 92, se não  
5276 me engano, está aí, a gente provocou para ver se a gente evoluía para questão de  
5277 ruído. Então, nessas condições eu realmente não teria interesse de colocar aí.  
5278 Mas eu fico aberto, como eu disse de antemão, para a gente fazer esse trabalhos  
5279 em conjunto porque o nosso interesse é harmonizar e ter o melhor para a  
5280 indústria. Qual é a minha preocupação? Que 2 anos ou 3 anos eu não sei se seria  
5281 muito tempo para essa questão que já existe lá na Europa. Então, eu convido, não  
5282 precisa estar formal aí, todos os técnicos para a gente acompanhar rapidamente.  
5283 E isso eu falo principalmente em nome das empresas que fabricam principalmente  
5284 as motos de alta cilindradas, onde realmente a gente quer uma harmonização  
5285 porque isso é realmente o que é ganho a ganho em todos os aspectos. Você que  
5286 completar, pela...?

5287

5288

5289 **O SR. SAULO MARQUEZINI (CNI/Abraciclo) –** Meu nome é Saulo,  
5290 CNI/Abraciclo. A gente hoje dentro do segmento de motos tem, a gente pode  
5291 dividir um pouco em baixa cilindrada e alta cilindrada, e o mercado principalmente  
5292 de alta cilindrada a gente vez cada vez com maior dificuldade de performar os  
5293 testes que praticamente só o Brasil vai continuar com a norma atual. E o teste está  
5294 ficando cada vez mais caro e aí cada vez as motos de alta cilindradas estão tendo  
5295 mais dificuldades de introdução de novos modelos Um período de 2 anos para a  
5296 gente coletar dados acaba ficando um pouco longo. A gente acha que é muito  
5297 importante a coleta, o estudo aprofundado para ter uma base técnica para a gente  
5298 construir uma nova norma, mas se a gente conseguisse de alguma forma coletar  
5299 esses dados ou aproveitar dados já existentes em outros mercados para construir  
5300 essa base ia ser interessante. Eu proponho só um estudo em um período um  
5301 pouco menor para a gente conseguir avançar.

5302

5303

5304 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Obrigado.**  
5305 Bem então, não havendo no momento uma proposta vamos avançar. Lembrando  
5306 que se encerra um ciclo e se começa um novo ciclo onde essas parcerias podem  
5307 ser buscadas e devem ser, inclusive incentivadas. Vamos verificar nas disposições  
5308 gerais se ficou algum artigo pendente, mas vamos fazer a verificação porque o  
5309 seguro morreu de velho. Vamos, pode passar mais rapidamente. Ok. Pode passar.  
5310 Sim, vamos votar à tabela 3 já que ela perde o sentido. Na sequência da

5311 conferência aqui se já está tudo deliberado. E aí na sequência eu vou pedir para a  
5312 gente fazer de cima am baixo para ver se ficou alguma coisa faltando, o que me  
5313 parece que só falta deliberar a tabela 3, a emenda. Pode avançar. É o anexo já,  
5314 vamos à tabela 3. A tabela 3 ela perdeu o sentido quando a proposta do art. 15 da  
5315 Abraciclo foi rejeitada. Pergunto a Abraciclo se retira a proposto tendo em vista.  
5316 Ok. Então, retirada pelo proponente. Voltamos ao início da proposta, aprovamos a  
5317 ementa e fazemos uma verificação final se ficou algum pendente. Então, voltamos  
5318 lá na página 1, aí pode tachar, já está. Ok. Volta lá página 1, salva essa versão.  
5319 Ementa. Sobe. Volta. Estabelece a fase PROMOT M5 de exigência do Programa  
5320 de Controle da Poluição do Ar Motociclos e Veículo Similares – PROMOT, para  
5321 controle de emissões de gases poluente e de ruído por ciclomotores, motocicletos e  
5322 veículos similares novos e dá outras providências. Gilberto.

5323

5324

5325 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto.  
5326 Ibama. Se for levar a discussão que a gente teve no leves, essa Resolução ela  
5327 também alterou a 432 no art. 13. E altera a Resolução 432.

5328

5329

5330 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Então,  
5331 ao final ali, antes de dá outras providências, altera. Qual é o dispositivo? Apaga.  
5332 Altera. Qual o dispositivo alterado? Altera a Resolução Conama 432/2011. E já  
5333 está aí. Então, ficou assim, estabelece a fase PROMOT M5 de exigência do  
5334 Programa de Controle de Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares –  
5335 Promot, para controle de emissão de gases poluentes de ruídos, por ciclomotores,  
5336 motocicletos e veículos similares novos. Altera a Resolução Conama número  
5337 432/2011 e dá outras providências. Renato.

5338

5339

5340 **O SR. RENATO TEIXEIRA BRANDÃO – SUPLENTE (Abema/MG)** – Renato,  
5341 Abema. O art. 25 ele revoga o art. 10 e 11 da Resolução Conama 297. Tem que  
5342 colocar aqui também?

5343

5344

5345 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Podemos  
5346 colocar. Altera as Resoluções Conama, depois você põe em vermelho que alterou.  
5347 Altera as Resoluções. Ali embaixo. Altera, lá na última linha, altera as Resoluções,  
5348 as Resoluções Conama número qual que você falou, Renato? 297 de quando?  
5349 Então é depois dessa. 297 está estranho. 2? Eu entendi você falar 2012.  
5350 Resoluções Conama número 297/2002. 2002 e dá outras providências. Então,  
5351 ficamos na ementa com a seguinte redação: Programa de Controle de Poluição do  
5352 Ar por Motociclos e Veículos Similares – PROMOT, para controle de emissão de  
5353 gases poluentes de ruídos, por ciclomotores, motocicletos e veículos similares  
5354 novos. Altera a Resolução Conama número 432/2011 e dá outras providências.  
5355 Ok? Colocar em votação o caput. Perdão, a ementa. Aqueles que são favoráveis  
5356 conforme exposto em tela eu peço que se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8.

5357 Contrários. Abstenção? 1 abstenção. Aprovado. Qual? O resolve? Eu tinha visto  
5358 isso. Desce um pouco mais. Esse daí. Gente, considerando a necessidades do  
5359 contínuo desenvolvimento e a atualização do PROMOT resolve. Aqueles que são  
5360 favoráveis, eu peço que se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8. Contrários?  
5361 Abstenções. 2. Aprovado. Bem, agora vamos fazer uma conferência rápido para  
5362 ver, primeira coisa dá um comando de busca na palavra pendente. Localizar  
5363 pendente. Então, pendente, apareceu alguma coisa? Não. Então, voltamos, pode  
5364 colocar a exibição maior. Vamos passar lá de cima embaixo vendo se está tudo  
5365 deliberado. Volta lá no início, lá na ementa e vai passando devagar, aprovado,  
5366 aprovado. Pode seguir. Todos os considerandos. Ok. Art. 1º.

5367

5368

5369 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** Wanderley, CNI.  
5370 Volta na ementa original, tem um erro lá, precisa ser corrigido.

5371

5372

5373 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Diga  
5374 Wanderley.

5375

5376

5377 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** Só corrigir o texto  
5378 original. Está errado ali.

5379

5380

5381 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** O antigo  
5382 tachado? Ok. Pode tachar. Obrigada, Wanderley. Então, vamos lá, voltando. Aí  
5383 retirado. Retirado. Embaixo. Aprovado o primeiro. Ok. Esse de bicho baixo, ali.  
5384 Volta, depois só marca o rejeitado. Está aprovado e marca os rejeitados onde não  
5385 estive, já está tachado. Calma. Volta. Retirado pelo proponente. Ok, pode seguir.  
5386 Esse foi descolocado. Ok. Pode seguir. Terceiro, retirado, aprovado. Ok. Esse  
5387 segundo aprovado. Ok. Terceiro retirado. Quarto retirado. Quarto deslocado. Ok,  
5388 art. 3º aprovado. Pode seguir. Volta um pouquinho. Art. 3º aprovado. Ok. O  
5389 debaixo foi deslocado. E o de cima retirado. Ok. Combustível de referência, o  
5390 primeiro está retirado, o segundo está aprovado, ok. Art. 5º aprovado, § 1º  
5391 aprovado. Esses daí foram deslocados, foi deslocado para aí, depois só ajusta,  
5392 tem que ajustar só a remissão. Aprovado. Art. 6º aprovado. Proposta deslocada  
5393 para o art. 6º aprovado. 7º aprovado, O Parágrafo Único também aprovado, o 8º  
5394 também. 9º foi retirado. 10 foi votado um e aí depois só marcar os rejeitados.  
5395 Depois deixa marcado. Pega lá o aprovado. Está mais para baixo. Mais para  
5396 baixo. Aí está a proposta aprovada.

5397

5398

5399 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** De fato essa  
5400 redação aí em cima que está tachada a gente fez na hora, então, não precisaria  
5401 estar registrado.

5402

5403

5404 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Agora pela  
5405 lei do menor esforço deixa aí tachado e depois a gente coloca rejeitado. Vamos lá.  
5406 Então, o 10 aprovado. Aprovado o parágrafo novo. Depois só remunerar. Novo  
5407 parágrafo aprovado, ok. Retirado pelo proponente. Primeiro aprovado, o segundo  
5408 também. Pode ir. Aprovado. Retirado Pelo proponente. Pode avançar, retirado.  
5409 OBD, 11 aprovado. Os demais retirados. Espera aí, volta. Aí, esse daí tachado.  
5410 Foi vencido, o debaixo está aprovado. Ok. O segundo aprovado, o terceiro  
5411 retirado, aprovado debaixo, o quarto aprovado, o quinto retirado. O outro retirado.  
5412 Aprovado. Aprovado. Esse daí foi retirado pelo proponente. Pode seguir. Ok. Ok.  
5413 Volta um pouco. Volta. Ok. RVP aprovado. § 1º aprovado. Aprovado. Art. 13. A  
5414 modificação na 432. Pode seguir. Está ali a proposta aprovada e os demais  
5415 retirados. Art. 14 aprovado. Os seus parágrafos também. Ruído art. 15 aprovado.  
5416 Ficou vencida a proposta Abraciclo. Pode seguir. Disposições gerais. 16 aprovado.  
5417 17 retirado, aprovado com outra redação. 18 aprovado, retirado com outra  
5418 redação. 19 retirado, aprovado com outra redação. 20, retirado. Tem um outro 20  
5419 aprovado. Tem um novo artigo aprovado. Proposta da Câmara deslocar para, isso  
5420 já está na ordem. Aprovado, deslocado para antes do tal. 22 retirado. Ibama, 22  
5421 aprovado. Pode seguir. Novo artigo aprovado. Aprovado. Deslocado. 21 aprovado.  
5422 Aí depois só renumerar. 22 aprovado, e 23 e 24 aprovados. Anexo. Aprovada a  
5423 tabela 1. Pode seguir. Aprovada a tabela 2. E retirada a tabela 3. Algum membro  
5424 gostaria de fazer algum comentário final? Bocuhy.

5425

5426

5427 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (Sesbra)** – Só para deixar  
5428 registrado que as abstenções foram das entidades não governamentais SESBRA  
5429 e Apromac.

5430

5431

5432 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
5433 Bocuhy. Algum outro comentário sobre a proposta? Então, está aprovada a  
5434 proposta para fase PROMOT M5. Agradecemos o esforço e empenho de todos os  
5435 membros e de todas as equipes que acompanharam os membros da Câmara  
5436 Técnica.

5437

5438

5439 *(Palmas!)*

5440

5441

5442 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Eu queria  
5443 falar pela CTAJ.

5444

5445 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Eu vou  
5446 passar a palavra para a Adriana fazer um comentário sobre algumas ações da  
5447 Câmara Técnica.

5448

5449

5450 **A SR<sup>a</sup>. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Primeiro  
5451 agradecer realmente o esforço de todo mundo, todas as equipes. Essa matéria já  
5452 está pautada para a CTAJ que é segunda e terça que vem. Então, agora nós  
5453 vamos colocar no site essa versão suja mesmo, amanhã a gente limpa, mas já vai  
5454 estar disponível para a CTAJ essa versão. Então, segunda e terça que vem. Aí  
5455 Gilberto deve acompanhar essa reunião, André, pelo Ibama. Ok? Porque aí faz a  
5456 exposição, acompanha, acrescento também... Oi? Pelo Ibama e pela CTQAGR, se  
5457 algum outro membro da Câmara quiser comparecer à CTAJ para fazer uma  
5458 exposição e argumentar tecnicamente também é aberto e é bem-vindo. Eu queria,  
5459 por fim, fazer um comentário e saber o que essa Câmara prefere. Tem uma outra  
5460 reunião pré agendada dessa Câmara para 05 e 06 de dezembro. Nós paramos a  
5461 questão de lodo. Agora, eu pergunto se nós mantemos, se nós manteremos essa  
5462 reunião de 05 e 06 de dezembro ou se ela fica cancelada. E aqui já vou fazer uma  
5463 ponderação pelo DConama. 05 e 06 de dezembro a gente já vai ter passado pela  
5464 último Plenária 28 e 29 de novembro, e vários Estados, inclusive Governo Federal  
5465 vão estar no Governo de transição. Já num momento mais avançado de uma  
5466 mudança. Então, já coloco a minha posição, fica me parecendo que não é hora  
5467 mais da Câmara, nessa competição e nesse momento, enfim, deliberar dar  
5468 sequência. Eu fico imaginando que é mais legítimo, as ONGs vão ter passado por  
5469 uma eleição, por um CPCNEA, nomeação e posse é o ano que vem. Então, já  
5470 adianto uma posição minha, mas eu queria ouvir todo mundo. Me parece mais  
5471 legítimo suspender, cancelar essa reunião que estava pré agendada e deixar  
5472 qualquer continuidade dos assuntos que estão em andamento para o ano que  
5473 vem, mas eu queria ouvir os membros da Câmara.

5474

5475

5476 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Eu vou me  
5477 manifestar rapidamente. Eu sou a favorável à proposta da Adriana pelo seguinte  
5478 motivo, não há CTAJ prevista, tampouco Plenária. Então assim, um esforço de  
5479 mobilizar todos os setores para vir para cá, não seria suficiente 2 dias  
5480 possivelmente para aprovar toda a proposta de lodo porque são 42 artigos e ainda  
5481 faltam ser examinadas 3 sessões. Receber as emendas, consolidar, fazer todo  
5482 esse trabalho que nós fizemos aqui só que para uma Resolução maior, om mais  
5483 detalhes. E ainda que desse tempo ela ficaria parando até a primeira Plenária do  
5484 próximo Governo com nova composição. Então, me parece também um esforço  
5485 que não é válido, sem prejuízo dos setores conversarem com a próprio ABC que é  
5486 a proponente, com a Cetesb que vem participando ativamente das discussões  
5487 com os Estados no sentido de a gente ir aprimorando a redação e aproximando  
5488 para trazer para Câmara na primeira oportunidade no próximo ano um texto mais  
5489 afinado, mais arredondado, que possa contribuir efetivamente para uma discussão  
5490 mais qualificada e objetiva. Então, manifesto a minha posição favoravelmente ao  
5491 cancelamento dessa reunião de dezembro sem nenhum prejuízo de gente avançar  
5492 nesse assunto informalmente e trazer um texto aprimorado no próximo exercício.  
5493 Lembrando que que boa parte de nós já estamos no Governo de transição e eles  
5494 estão com a agenda voltada, subsidiando os novos Governos. Eu no Estado do



5495 Rio, os demais nos seus Estados, o Governo Federal. Então, acompanho a  
5496 proposta da Adriana. Mas a deliberação é da Câmara Técnica. Senão a gente vota  
5497 e resolve. Acompanha? Podemos ter esse entendimento como consenso? Então,  
5498 aprovado o cancelamento da reunião de dezembro, a Câmara volta a se reunir no  
5499 próximo exercício já sob nova gestão do Governo Federal e Governos Estaduais.  
5500 A reunião de amanhã está suspensa visto que não há outro ponto na pauta a ser  
5501 deliberado por esta Câmara. Agradecemos então, agradecemos pela presença,  
5502 esforço de todos, um trabalho conjunto, importante e desejamos um bom regresso  
5503 para aqueles que não são de Brasília e possamos ter uma Câmara Técnica cada  
5504 vez mais produtiva. Muito obrigado e bom retorno a todos.