



**GOVERNO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**

132ª Reunião Ordinária do Conselho Nacional do Meio Ambiente, Conama.

Brasília/DF.

24 de Abril de 2019.

(Transcrição ipsis verbis)
Empresa ProixL Estenotipia

1 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**
2 – Boa tarde a todos. Obrigado por compareceram à reunião. Vamos dar início
3 então, a nossa 132ª Reunião do CONAMA, da abertura dos nossos trabalhos a
4 apresentação, portanto, dos novos Conselheiros que foram empoçados nesse
5 interregno.

6
7
8 *(Interferência fora do microfone. Inaudível).*

9
10
11 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**
12 – Já estão todos? Leia, pode ler por aí.

13
14
15 **A SRª. JAZETTE RENATA (Diretora DCONAMA/MMA) –** Olá, boa tarde a todos.
16 A agência nacional de águas ANA Luciano Menezes Cardoso da Silva, está
17 presente? Ok. Casa Civil André Luiz campos de Andrade como titular, Daniela
18 Conceição Matos de Araújo como suplente e Lívia Gervásio Braga como suplente,
19 estão presentes? Ministério do Desenvolvimento Regional Elianeiva de Queiroz
20 Viana Dionísio como titular está lá atrás. Renato Saraiva Ferreira primeiro
21 suplente, não está presente. E Davi Tadeu Borges como suplente, Ministério do
22 Meio Ambiente André Luiz Felisberto França. Agora os estaduais. Governo do
23 Estado do Rio Grande do Sul, Marjorie (...). Governo do Estado de Roraima Ionísio
24 Sampaio de Souza. Está presente? Esses são os novos Conselheiros.

25
26
27 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**
28 – Então, feita a apresentação dos novos Conselheiros, vamos passar a aprovação
29 das duas atas da 131ª Ordinária e da 59ª Extraordinária. Quem tiver de acordo
30 levante o crachá. Aprovadas as atas portanto. Obrigado. O item 4, tribuna livre
31 peço que faça a indicação na sequência dos que inscritos estão. São cinco,
32 portanto, três minutos a cada um nos termos regimentais.

33
34
35 **A SRª. JAZETTE RENATA (Diretora DCONAMA/MMA) –** Então, são cinco
36 inscritos. O primeiro é o José Procópio Instituto Guaicuy.

37
38
39 **O SR. JOSÉ DE CASTRO PROCÓPIO (Instituto Guaicuy) –** Boa tarde a todos.
40 Boa tarde a pessoa do Ministro. Vou, mais uma vez chover no molhado, Ministro,
41 vê se a gente tem alguma coisa com relação àquela ação da conversão de multas

42 para a recuperação do São Francisco, essa é uma preocupação muito grande em
43 Minas, até mesmo por causa da Brumadinho e a cabeceira do São Francisco que
44 abastece boa parte do País. Então, qual é a posição que nós temos? Se isso vai
45 sair, se vai ficar parado? É uma preocupação de Minas e do Brasil com relação a
46 posição sobre isso.

47

48

49 *(Interferência fora do microfone. Inaudível).*

50

51

52 **O SR. JOSÉ DE CASTRO PROCÓPIO (Instituto Guaicuy)** – Basicamente é isso.
53 Como que vai ficar esse processo? Se já tem prazo? Como que vai sair? A
54 sociedade está precisando saber, porque é uma expectativa que realmente a
55 gente tenha processos efetivos de recuperação da bacia do São Francisco e a
56 forma como estava sendo construída, a gente acredita que era uma forma que iria
57 realmente beneficiar a natureza a produção de água.

58

59

60 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**
61 – Muito bem. Agradeço a colocação, importante. Já dando esclarecimento sobre o
62 decreto de conversão as alterações já realizadas, decreto esse cuja as alterações
63 entram em vigor no prazo de 180 dias contados da data da sua publicação. A ideia
64 foi, portanto, alterar o modelo de utilização, mantendo a conversão indireta,
65 fazendo a conversão direta também no que diz respeito a destinação, aqueles três
66 vetores de recuperação do Parnaíba, São Francisco e o Taquari estão mantidos,
67 nós vamos receptionar os projetos que já foram encaminhados e também abrir
68 para apresentação de novos e isso será apreciado nos termos da comissão que
69 nós criamos e que agora está em formação para a viabilização conversão desses
70 investimentos. Então, fique tranquilo que é realmente importante resolver isso e
71 nós vamos destinar de fato as multas para essa conversão para essa finalidade no
72 modelo que foi regrado no decreto nos novos termos.

73

74

75 **A SR^a. JAZETTE RENATA (Diretora DCONAMA/MMA)** – Então vamos para o
76 próximo inscrito. Próximo inscrito, a Zuleica Nicz da APROMAC.

77

78

79 **A SR. ZULEICA NICZ (Apromac)** – Boa tarde a todos. Eu queria falar duas
80 questões bem rápidas. As duas são referentes a conferência das partes da
81 convenção de Estocolmo, convenção da Base Leia, convenção de Roterdã que
82 vão começar na semana que vem em Genebra na Suíça, são três conveções que
83 sempre se reúnem juntas devido a sinergia entre as substâncias tóxicas que essas
84 três convenções tratam e existe uma recomendação do comitê científico da
85 convenção de Estocolmo para listar a sulfluramida. Sulfluramida é um formicida
86 produzido com bifós que é uma substância já banida pela convenção de
87 Estocolmo, eu estive na reunião preparatória da América Latina em Montevideú,

88 infelizmente não tinha ninguém do Ministério do Meio Ambiente lá para podermos
89 conversar sobre isso, então ficou um vazio no relacionamento com a sociedade,
90 na comunicação porque a gente quer solicitar que o Governo Brasileiro, que não
91 deu uma posição até agora na reunião preparatória, que seja favorável a listagem
92 da sulfluramida porque ela é muito tóxica, produzida com uma substância banida e
93 o Brasil tem a licença para produzir e, por isso, o comércio de bifós continua,
94 graças ao uso aceitável que o Brasil têm junto a convenção de Estocolmo e
95 também comentar e se possível perguntar, a questão do Brasil ter uma isenção
96 para a reciclagem de plásticos contaminados com PBDS, o Brasil tem, o Governo
97 anterior solicitou uma isenção de reciclagem e isso significa que o Brasil recicla
98 plásticos tóxicos que vão ser produzidas com... que vão produzir brinquedos de
99 crianças e outros objetos que todo mundo vai manipular. Então, nós estamos
100 pedindo numa carta que nós já enviamos para o Ministério do Meio Ambiente para
101 o Ministério das Relações Exteriores, uma carta solicitando que o Brasil retire essa
102 isenção de reciclagem tóxica e tome providências que são bem factíveis, que já
103 existem providências que podem ser tomadas em nível nacional para impedir que
104 esses plásticos tóxicos vindo dos materiais eletroeletrônicos, principalmente se
105 transforme em produtos que vão ser (...).

106

107

108 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**

109 – Ok. Eu vou pedir ao Secretário André França.

110

111

112 *(Interferência fora do microfone. Inaudível).*

113

114

115 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**

116 – Obrigado. Eu vou pedir agora ao Secretário André França que responda as duas
117 questões de maneira objetiva.

118

119

120 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Ministério do Meio Ambiente) –**

121 Boa Tarde, conselheiros, de forma bem objetiva. Em relação a sulfluramida está
122 sendo feita uma pesquisa em parceria com a Embrapa no Estado de São Paulo,
123 para verificar se a degradação da sulfluramida forma novamente o composto bifós,
124 se for comprovado que forma esse composto, como ele já está banido da
125 convenção de Estocolmo não vai ser permitido, mas a nossa posição é esperar os
126 dados científicos da pesquisa que está em curso que tem previsão de ser
127 concluída em 2020, em relação ao plástico com eventual contaminante, o Brasil
128 vai seguir exatamente os termos estabelecidos nas convenções do qual o País é
129 signatário e tem o decreto que aprova. Então, se houver uma restrição no caso a
130 caso nós vamos ver, se ele pode seguir para reciclagem ou não. Lembrando que a
131 reciclagem é um dos objetivos previstos na política nacional de resíduos sólidos,
132 mas dentro daquilo que for permitido.

133

134

135 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**

136 – Ok. Quanto ao item cinco a Secretaria Executiva.

137 **A SR^a. JAZETTE RENATA (Diretora DCONAMA/MMA)** – Tem mais inscrito aqui.

138

139

140 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**

141 – Desculpe.

142

143

144 **A SR^a. JAZETTE RENATA (Diretora DCONAMA/MMA)** – Ação Ecológica da

145 Guaiporé, Wesley Pacheco.

146

147

148 **O SR. WESLEY PACHECO (Região Norte - ECOPORÉ)** – Boa tarde, senhor

149 Ministro. Boa tarde, caros colegas e Conselheiros. Eu sou Conselheiro pela

150 Região Norte e venho aqui falar pela Amazônia. Então a minha fala centrada na

151 questão do desmatamento que é um dos principais problemas que a Amazônia

152 enfrenta e vai enfrentar nos próximos anos. Para vocês terem uma ideia, cada

153 projeto de desenvolvimento regional respeitando a vontade das comunidades da

154 Amazônia, do povo da Amazônia, ele sofre com o desmatamento as vezes você

155 dedica boa parte do tempo da sua instituição trabalhando em projeto de

156 desenvolvimento com comunidades e uma simples prática de desmatamento

157 consegue derrubar um projeto de 4 anos em apenas algumas semanas. Então, o

158 desmatamento na Amazônia é algo que o Governo deve dá atenção e eu faço

159 esse registro aqui, pelo fato dá tribuna ser livre, por quê? Porque recentemente a

160 gente percebe que as práticas que têm sido desenvolvidas na Amazônia para

161 reduzir o desmatamento, muitas vezes elas têm sido criticadas e essas críticas

162 não contribuem, não contribuem em nada. Então o que eu acredito que a gente

163 deva valorizar aqui no CONAMA para a região norte? Primeiro os projetos que

164 respeita a vontade dos povos locais, as comunidades, os povos das florestas, mas

165 também projetos que ajuda a reduzir os desmatamentos, que é um dos grandes

166 prejuízos para a nossa biodiversidade. O IBAMA, na atuação dele realmente nas

167 atuações, o IBAMA não ver outros caminhos se não tentar eliminar qualquer

168 prática que atue na questão do desmatamento. Então, quando a gente vê algumas

169 ações de fiscalização que equipamentos que são utilizados para parte de

170 desmatamento são queimados e esses equipamentos são destruídos, a gente

171 deve louvar essas ações. Por quê? Porque para cada real para fazer a

172 manutenção da Amazônia, muitos mais reais são investidos para destruir a

173 Amazônia. Então, nós devemos fortalecer os caros colegas do IBAMA e se hoje,

174 eles não têm as condições para fazer a logística necessária de ir contra o

175 desmatamento, nós devemos dar as condições, não criticá-los. Então, essa fala

176 que eu queria deixar, é um problema muito importante para o País, principalmente

177 para a região norte e eu não queria deixar de deixar isso aqui registrado. Muito

178 obrigado.

179

180

181 **A SR^a. JAZETTE RENATA (Diretora DCONAMA/MMA)** – Próximo inscrito é o
182 Paulo Douglas do Manguê Vivo.

183

184

185 **O SR. PAULO DOUGLAS TELES PEREIRA (IMAVI)** – Boa tarde, Ministro. Boa
186 tarde a todos. Estou mais animado hoje do que na última reunião onde eu estreei
187 aqui na tribuna e naquela reunião um pouco conturbada que nós tivemos e espero
188 que hoje todos estejam tão animados como eu estou, para começar o ano
189 efetivamente defendendo o meio ambiente e defendendo as questões, já vou
190 discuti-la aqui, não sei se nessa tribuna livre nós vamos poder se manifestar sobre
191 essa resolução que vamos discutir hoje sobre os efeitos do gás, da poluição das
192 motocicletas, mas estamos preparados para manifestarmos nossas opiniões.
193 Também gostaríamos de saber do Ministro hoje se é possível escutarmos algo
194 sobre as mudanças na composição do CONAMA e do seu funcionamento, porque
195 também apresentamos algumas preposições aí, uma delas foi a do turismo em
196 áreas preservadas que a gente apresentou essa sugestão e também gostaríamos
197 de saber do Ministro se nós vamos poder, dentro da composição do CONAMA, e
198 ouvindo aí a maioria que a gente... o meio ambiente hoje só tem quem defende
199 realmente as entidades ambientalistas, só tem 10% de voto praticamente dos
200 interessados na composição desse grande tema que é o meio ambiente e nós,
201 infelizmente, a nossa categoria, as entidades ambientalistas somando com a
202 Sociedade Civil, geralmente é um número menor. Então, eu chamo a atenção da
203 classe de empresários que está bem representada hoje, a indústria o comércio,
204 que na hora da gente falar em votar essa resolução hoje, discutir ela com bastante
205 profundidade que a gente pense no meio ambiente para as futuras gerações, eu
206 até vou comentar no final sobre esse assunto de motocicleta que eu tenho
207 motocicleta e eu não sabia da importância desse catalisador do tempo de vida que
208 ele durava, então aprendi aqui e a partir de agora não vou deixar mais faltar essa
209 troca eficiente que a gente têm que fazer. Então, tenho que chamar a atenção
210 sobre isso e quero dar boas-vindas a todos. Nós da região sul muito feliz de
211 estarmos aqui. É isso aí, presidente, muito obrigado.

212

213

214 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**
215 – Bom, dois comentários aí sobre a colocação ao agradecer. Primeiro com relação
216 as mudanças de composição e demais itens do decreto do CONAMA, eu acho que
217 acabamos por receber a manifestação da ABEMA, acho que foi essa semana
218 passada e agora estamos compilando todas as informações para em cada um dos
219 itens ter uma fotografia geral de como cada um se comportou e sugeriu e a partir
220 de, então, vamos sob pesar aqui as questão todas e aí no momento oportuno na
221 hora que isso estiver feito a gente faz chegar até vocês as informações.
222 Importante, também, que eu só farei aqui um comentário adicional sobre a
223 importância das entidades que defendem o tema ambiental, mas que os demais
224 se 90% forem, vamos admitir que seja isso, também, são de preocupação
225 ambiental, talvez com viés diferente, com uma (...) diferente, mas isso não é

226 monopólio dos 10%, de qualquer forma é importante ter colocado os argumentos
227 sobre o tema que vai ser discutido aqui na pauta, porque eu também tenho
228 motocicleta e vou olhar esse assunto aí do catalisador.

229

230

231 **A SR^a. JAZETTE RENATA (Diretora DCONAMA/MMA)** – Último inscrito é o
232 Rogério Meneses da ANAMMA.

233

234

235 **O SR. ROGÉRIO MENEZES DE MELLO (Anamma Nacional)** – Boa tarde a
236 todos e a todas. Queria cumprimentar o senhor Ministro, cumprimentar os demais
237 da equipe na pessoa do André França, cumprimentar todos os senhores
238 Conselheiros e Conselheiras na pessoa do nosso sempre secretário de São Paulo
239 Eduardo Trani e os companheiros aí da ANAMMA Brasil que se encontram aqui
240 hoje e a todos os demais conselheiros. Trazer para vocês que nós estamos a
241 exatos, 64 dias da realização do segundo Fórum Brasil de Gestão Ambiental no
242 expo D. Pedro em Campinas, nós realizamos pela primeira vez essa iniciativa que
243 reúne 25 entidades parceiras, mais de 30 eventos paralelos lá em Campinas no
244 Fórum Brasil de Gestão Ambiental, então a segunda edição dia 26, 27 e 28 de
245 junho agora próximo daqui há sessenta e poucos dias, então será uma satisfação
246 mais um vez recebê-los. Na primeira edição do Fórum tivemos 8.400 pessoas
247 inscritas, 315 secretários, 106 prefeitos e uma representação amostra bastante
248 significativa da gestão ambiental brasileira. Nosso entendimento, hoje nós temos
249 uma estimativa de participação de cerca de 400 secretários de meio ambiente do
250 País, então é uma oportunidade para que abra-se o diálogo, o Governo Federal,
251 os Estados o diálogo já está aberto, no Estado de São Paulo a gente tem a
252 confirmação do secretário, da presidente do IBAMA a doutora Patrícia Gleijas e
253 do nosso novo secretário e isso nos deixa muito felizes. Queria, então, insistir
254 nisso, dia 4 de janeiro a gente fez um convite, inclusive cumprimentando pelo
255 início do Governo e convido ao Fórum Brasil de gestão ambiental, ao senhor
256 Ministro e nós gostaríamos muito de que o Governo Federal, de que o Ministério
257 do Meio Ambiente repetisse a participação no primeiro Fórum Brasil em que
258 esteve presente com intenso número de servidores e em todas as áreas de
259 atuação e nós tivemos lá uma oportunidade de diálogo direto, tanto com o
260 Ministro, com a presidente do IBAMA e isso foi bastante positivo. Então, a gente
261 gostaria de receber a respostas desse ofícios de 4 de janeiro para que nós
262 pudéssemos contar com Ministérios, estamos realmente aguardando o Ministério,
263 a presença do Ministério, também, para poder dialogar com os município com os
264 prefeitos, já que a própria tônica do Governo Federal nessa gestão tem se falado
265 em menos Brasília mais Brasil, em descentralização. Então, eu acho para a gente
266 descentralizar precisa estar na (0:20:12.7)...

267

268

269 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**
270 – Agradeço ao secretário, Rogério, nós vamos analisar aí o pleito e dar as
271 questões da participação. Chama o próximo. Acabou? Então. OK. Então, com

272 relação ao item 5 e o item 6. O item 5 não há encaminhamento da Secretaria
273 Executiva e tampouco possibilidade porque é pauta única, então passamos ao
274 item 7, ordem do dia peço a Renata que faça a leitura do tema.

275

276

277 **A SR^a. JAZETTE RENATA (Diretora DCONAMA/MMA)** – Então, o item 7 é a
278 proposta de resolução que estabelece a fase PROMOT M5 de exigências de
279 programas de controle de poluição do ar por motocicletas e veículos similares
280 PROMOT para controle de emissões de gases poluentes de ruído por
281 ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos e da outra providência, ela
282 tem como proponente o MMA e o IBAMA e é uma matéria que está com pedido de
283 vistas.

284

285

286 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**
287 – Vamos então a deliberação do texto base oriundo da 8ª Reunião Extraordinária
288 do CTAJ. Aos que aprovarem o texto base, por favor, levantem o crachá. Votos
289 contrários? Aprovado o texto base por maioria de votos. O item dois, deliberações
290 das recomendações pelo CTAJ dos dois artigos emenda do IBAMA, peço ao
291 senhor presidente do IBAMA que faça a sustentação sobre os temas.

292

293

294 **O SR. EDUARDO FORTUNATO BIM (Ibama)** – Obrigado, Ministro. Boa tarde
295 conselheiros, boa tarde conselheiras e demais presentes, a CTAJ recomendou
296 uma alteração, se não me engano, no artigo 12 e no 21 se não me engano. Vou
297 começar pelo 21, no 21 tinha uma previsão de que os padrões poderiam ser
298 previstos não apenas pelo CONAMA, mas por uma instrução normativa do Ibama
299 também, e aí a CTAJ falou assim, opinou o seguinte, porque não só uma instrução
300 normativa do Ibama? Porque quando o CONAMA quiser colocar algum padrão
301 diferente ou quiser mudar a resolução, a gente vem aqui se reúne e vota uma
302 resolução, não precisa colocar um padrão de qualidade do CONAMA. Então, nós
303 sugerimos uma simplificação na redação dessa emenda para deixar só a instrução
304 normativa do Ibama e obviamente que a qualquer momento porque isso nem
305 poderia ser de uma outra forma, o CONAMA poderia fazer as alterações que ele
306 quisesse nessa legislação em outras que são de sua competência para simplificar
307 a redação do dispositivo, esse no artigo 21 e no artigo 12 também, do 12,
308 parágrafos terceiro. Espera aí que tem no meu celular, é mais fácil. Dizia o
309 seguinte a redação do artigo 12 parágrafo terceiro original, é uma questão de
310 redação também não é uma questão de conteúdo meramente relacional as
311 emendas que o Ibama está sugerindo as emendas. A produção será considerada
312 conforme se atendido os critérios estatísticos constantes do anexo da resolução
313 CONAMA 299, considerados os parâmetros de amostragem previstos nessa
314 resolução. A CTAJ falou assim: Do jeito que está, não fica parecendo que os
315 relatórios têm que seguir os critérios constantes da resolução, está um pouco
316 dúbio. E nós sugerimos uma pequena mudança de alteração redação que vou lê-
317 las para os senhores: Os relatórios deverão seguir os critérios constantes do

318 anexo da Resolução CONAMA, considerados critérios de amostragem previstos
319 nessa resolução, então essa mudança de redação, bem como a anterior, facilita
320 um pouco a compreensão de uma norma nova que a gente está implementando,
321 não tira o poder no CONAMA no artigo 21 de eventualmente mudar essa norma
322 bem como outras e impor o padrão de qualidade, mas deixa um pouco mais claro
323 essa questão em relação ao IBAMA. Então, por isso, que nós estamos sugerindo
324 essas alterações redacionais nesses dois artigos, no 21 e no artigo 12.

325

326

327 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**

328 – Ok. Passamos então ao primeiro item, que é Art. 12, parágrafo terceiro,
329 conforme emenda do Ibama, aqueles que estiveram de acordo com a emenda, por
330 favor, levantem o crachá. Aprovado o primeiro. O segundo Art. 21, parágrafo único
331 aqueles que tiveram de acordo, por favor, manifestem pelo crachá. No segundo
332 item 21, quem estiver contra, por favor, levante só para ver se há alguém contra.
333 Apenas um voto contra. Então, aprovado por maioria. O terceiro ponto do item da
334 pauta deliberação acerca das propostas da CNI e da ANAMMA. Peço a CNI que
335 apresente a proposta nos termos que foi encaminhado da emenda.

336

337

338 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (Suplente - CNI)** – Boa tarde, senhor
339 Ministro. Wanderley da CNI. Vou passar a palavra para Abraciclo, setor que trata
340 da indústria de motos e ciclo motores.

341

342

343 **O SR. PAULO CÉSAR NAUIACK** – Boa tarde a todos. Boa tarde, Ministro. Boa
344 tarde, Secretários, Conselheiros e Conselheiras. Eu gostaria de pedir, por favor,
345 eu trouxe uma pequena apresentação para que nós possamos ser mais objetivos
346 e apresentar os dados que nós vamos discutir de agora em diante. A Abraciclo
347 representa o setor de... os fabricantes de motocicletas. Eu consigo operar aqui?
348 Não? Você pode passar, por favor? E esses são os nossos associados,
349 representa 98% do mercado nacional de fabricantes de motocicletas. Próximo, por
350 favor. E o próximo. O que nós estamos trazendo hoje aqui é mostrar um pouco do
351 histórico do PROMOT versus a legislação Europeia. Quando o PROMOT nasce no
352 Brasil, ele foi sempre inspirado na norma Europeia, desde o Euro um, Euro dois,
353 Euro três, Euro quatro. O Brasil sempre acompanhou em harmonização essa
354 norma Europeia as suas normas aqui e isso trouxe para nós um ganho
355 significativo, o meio ambiente ganhou profundamente com a implantação do
356 PROMOT egrégio em toda as suas fases e assim como ocorreu para os
357 automóveis, que já tem a resolução aprovada, essa mesma orientação da norma
358 Europeia também foi determinada para o automóvel na sua íntegra. Então isso é
359 um benefício muito grande, nós aprendemos com a legislação e ganhamos com
360 ela. E eu gostaria, por favor, de pedir a outra página e aqui está a motocicleta o
361 quanto nós investimos em tecnologias, em componentes novos, em injeção
362 eletrônica, no motor flex, em todo o calíster. A moto, ela tem tamanho menor que o
363 automóvel e exige maior desenvolvimento e maior aplicação de tecnologia nesse

364 produto. E através dessa evolução do PROMOT, desse ganho ambiental
365 significativo é que nós conseguimos implementar essas tecnologias estudando,
366 pesquisando e transformando isso numa realidade. O próximo, por gentileza. E
367 aqui eu mostro um pouco da nossa evolução de produção de motocicleta, os
368 senhores podem ver que lá em 2003 quando começa o PROMOT um, fase um,
369 nós tínhamos uma produção de 954 mil motos, essa produção cresce chegando
370 até em 2011, ali num pico de 2 milhões de motocicletas, nós vamos avançando
371 com os programa nesse momento importantes e quando de repente o mercado
372 sofre uma crise terrível no Brasil e, inclusive na Europa e através dessa crise na
373 Europa, a Europa posterga a implantação do Euro quatro e o Brasil mesmo tendo
374 uma queda muito drástica na sua produção, realiza os investimentos e cumpre na
375 íntegra o programa do PROMOT 4. Então, nesse momento nós temos um produto
376 melhor do que na Europa e aí quando chega ali em 2017, os senhores podem vê
377 que o um nível de produção da indústria brasileira, ele retorna ao nível de 2002,
378 mas isso não significa que nós deixamos de ter um compromisso ambiental, pelo
379 contrário, nós honramos cada um deles e isso para nós é muito gratificante, em
380 cumprir o programa na íntegra e saber que nós estamos evoluindo em produto,
381 evoluindo como sociedade e evoluindo como indústria. A próxima, por gentileza. E
382 aqui eu acho que a gente tem de prestar bastante atenção, o ponto que nós temos
383 aqui, a evolução e os ganhos ambientais que nós teremos em relação comparado
384 ao programa do PROMOT 4 versos o programa M5 que nós vamos entrar nessa
385 nova fase. Se nós olharmos como os poluente de CO. Esse programa aqui nós
386 temos que fazer uma separação, ele difere motocicletas pequenas que são
387 aquelas que têm velocidade máxima menor que 130 quilômetros por hora, das
388 motocicletas grandes que tem velocidade máxima maior que 130 quilômetros por
389 hora e se nós olharmos para cada um desses índices aplicado o PROMOT 5 como
390 está na Europa, nós teríamos um ganho só em CO em menos 50% de emissões,
391 quando olhamos para THC para as motos menores 82% e no NOX, menos 46%
392 isso mostra que o programa é sério, mostra que o programa tem uma
393 responsabilidade com a qualidade do ar e mostra que é necessário investir, para
394 que se tenha esses ganhos porque eles não vem do dia para a noite, nós
395 precisamos investir, ter produtos adequados para ter esses níveis de resultado. E
396 quando olhamos para motos grandes, os resultados não são diferentes menos
397 50% no CO, THC menos 40% e NOX menos 65%, nós acreditamos que ter um
398 programa ambiental, avançando para o PROMOT 5, nós teríamos ganhos
399 significativos na qualidade do ar e nós teríamos produtos adequados
400 harmonizados com o mundo, vejam os senhores que a indústria hoje não
401 desenvolve produto local, nós desenvolvemos produtos para o mundo, nós somos
402 uma empresa, uma indústria que busca a competitividade para ser uma empresa
403 global. Os nossos parceiros aqui na América do Sul, muitas vezes nós queremos
404 exportar para lá e não conseguimos porque o produto brasileiro tem tamanha
405 qualidade, tamanha sofisticação que nos impede de sermos competitivo lá, por
406 quê? Eles não têm um programa tão rígido quanto o nosso e aí os produtos que
407 abastece esses mercados são os produtos basicamente da Ásia que não tem
408 compromisso com o meio ambiente. Então, eu acho que isso que nós temos que
409 pensar um programa, a aprovação desse programa, ele precisa ser... ganharmos

410 tempo, porque cada vez que nós não temos uma legislação aprovada, nós
411 perdemos tempo, perde a qualidade do ar, perde a Sociedade Civil, perde a
412 indústria, porque retarda os seus investimentos, as suas pesquisas e o seu
413 desenvolvimento. Eu queria pedir, por favor, a próxima. Mais uma, por gentileza. E
414 aqui eu acho que é um quadro que eu gostaria também uma especial atenção.
415 Nessa primeira coluna estão postos ali o que determina a legislação Europeia, o
416 Euro cinco em que o PROMOT sempre veio baseado, esses são os índices, na
417 próxima coluna é a proposta que a Abraciclo CNI está fazendo. O que nós
418 estamos buscando? Uma harmonização, continuar a harmonização com a norma
419 europeia, é isso que nós estamos buscando e na terceira, ali é a proposta do CT
420 onde nós podemos observar que, quase na sua totalidade, nós temos a
421 harmonização com a norma Europeia, aonde é que nós divergimos? Apenas nas
422 motocicletas que rodam, que têm velocidade máxima menor que 130 quilômetros
423 por hora, quando nós olhamos para maiores o programa brasileiro está
424 exatamente igual, apenas nas menores o Brasil está sendo diferente daquilo que
425 está sendo praticado na Europa. Então, em razão disso, dessa a lei... está sendo
426 proposto 35 mil quilômetros de durabilidade, as motocicletas pequenas
427 harmonizada com a norma Europeia, nós estamos pedindo que isso mantenha o
428 que está na Europa, que seja os 20 mil quilômetros de durabilidade, é apenas
429 esse ajuste para nós andarmos alinhados com o mundo e harmonizados com as
430 norma internacionais. Porque cada vez a gente se distancia do mundo, a gente
431 perde competitividade, perde a capacidade de aplicar as tecnologias e isso para
432 nós é muito terrível, por quê? Isso vai trazer para a indústria que produz essas
433 motocicletas menores a incapacitação de continuar produzindo-as. Próximo, por
434 favor. Portanto, o que nós estamos aqui pedindo, se os senhores olharem o texto
435 abaixo, o que nós estamos pedindo é a redação ajustada para que as
436 motocicletas, então, menores que 130 quilômetros por hora, deixem de ter o fator
437 de durabilidade de 35 mil e seja mantido os 20 mil, todo o resto do programa, todo
438 ele na sua totalidade, nós estamos de acordo, é apenas esse pequeno ajuste. E
439 eu gostaria de passar a palavra ao senhor Paulo que vai fazer só uma
440 consideração final, por favor, senhor Paulo.

441

442

443 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (Abraciclo/SP) –** Obrigado, César. Boa tarde a
444 todos. CNI Abraciclos, Paulo Takeuchi. Só para reforçar que que eu acho que a
445 polêmica está exatamente nessa questão da durabilidade do senhor Ministro, que
446 inclusive o senhor comentou até do catalizador. Bom, eu quero deixar bem claro
447 que a Abraciclo está de acordo com o PROMOT e todos os programas de meio
448 ambiente e essas divergências faz necessário solicitar para 20 mil, por motivo
449 muito simples. Bom, primeiro deixa só deixar claro que ciclo motores são motos
450 menores que essas que estão falando, já está regulamentado 11 mil quilômetros a
451 durabilidade, não tem nenhum problema e as motos de grande cilindrada também
452 35 mil, está harmonizada, a de baixa cilindrada nós temos um problema técnico
453 que estamos ainda desenvolvendo, tanto na Europa e aqui também porque não é
454 um problema de custo, gente, porque se fosse questão de catalisador, da gente
455 aumentar, aumentar cem reais ou duzentos reais nós já tínhamos feito, porque

456 isso é um custo que o indústria têm que pagar assim como PROCONV, os
457 automóveis e etc. E nós já estamos falando de tecnologia híbrida, elétrico e etc. O
458 problema não é esse, é que está, tecnicamente, impossível nós implantarmos
459 nessa categoria essa durabilidade e, veja bem, não é que quando chegar 20 mil a
460 moto vai esfarelar ou não vai estar garantido, não, muito pelo contrário. Com 20
461 mil até mais a moto atende, só que precisa ter a manutenção corretiva, assim
462 como nossa saúde, também. Eu quero viver cem anos, mas se eu não me tratar,
463 eu não vou chegar lá. Então, nesse sentido é importante que o programa
464 PROMOT cinco vai estabelecer OBD que vai avisar o usuário que precisa trocar
465 os componentes porque ela não é a de eterno, são componentes mecânicos e tem
466 que ser substituídos obviamente e o impacto disso, eu tive autorização da minha
467 empresa e também da Abraciclo de dizer, o impacto para nós se for 35 mil, eu não
468 vou ter o produto e não vou comercializar, eu tive autorização da minha direção de
469 avisar que as minhas linhas de produção no Estado de Amazonas, eu vou ter
470 substituir, obviamente vou ter a condição talvez de mudar a linha para ciclo
471 motores que eu falei que são motos de 50 cilindradas, esses sim, onze mil de
472 durabilidade, eu tenho já protótipos e tudo mais, estou desenvolvendo, a de maior
473 cilindradas sem problema, só que eu acho que o volume hoje dessa categoria vai
474 ser pequeno, do impacto que eu falo, não é custo da fábrica, isso aí com toda
475 franqueza, eu poderia aumentar, mas é um problema técnico muito mais complexo
476 do que todos os senhores podem imaginar, eu não vou falar tecnicamente aqui
477 que não é o caso. E, eu acho que o ganho ambiental ou à perda ambiental é o
478 seguinte, volto a dizer, não é que com 20 mil ela vai esfarelar, ela pode e deve
479 aguentar mais 20, ou seja, 20 mais 20, 20 mais 20, 60 desde que a manutenção e
480 é isso que nós como fabricantes, temos a responsabilidade de fazer com que as
481 peças originais chegue no mercado de reposição e que o usuário troque isso.
482 Então, o impacto ambiental, se todos nós colaborarmos, não vai ser isso que nós
483 estamos ouvindo e o impacto econômico, não é o custo da fábrica, mas vai ser o
484 custo social do Estado produtor e os consumidores, porque são países ainda
485 diferentes da Europa, que a grande maioria do consumidor são de poder aquisitivo
486 menor. Se todos fossem igual a Europa que a moto fosse mais para lazer e uso
487 mais de estrada, não estaríamos com esse problema. Então, eu tive a autorização
488 de dizer que infelizmente ainda não conseguimos a equação técnica, por isso,
489 está pedindo a harmonização, porque junto com a Europa, eu vou estar
490 trabalhando para harmonizar para essa durabilidade, que eu não sou contra, mas
491 é uma questão de dificuldade mesmo. Era só isso que queria complementar e
492 obrigado.

493
494

495 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (PROAM)** – Carlos Bocuhy do
496 PROAM. Eu gostaria de fazer uma consideração que é justamente sobre o nosso
497 papel como Conselho Nacional de Meio Ambiente na expectativa de que as
498 decisões desse conselho sejam voltadas a proteção ambiental e a proteção da
499 saúde pública. Quando se fala aqui de uma harmonização com o sistema
500 Europeu, na verdade, nós estamos falando de uma harmonização com sistema
501 onde as motos, que foram citadas aqui, rodam 6.500 quilômetros por ano

502 enquanto que as nossas rodam 12 mil quilômetros por ano. Então, para se pensar
503 em proteção ambiental, nós temos que pensar na durabilidade dos catalisadores e
504 naturalmente tropicalizar o processo significa dotar os catalisadores brasileiros de
505 quilometragem de durabilidade suficiente para que eles representem uma
506 segurança ambiental. Eu chamo a atenção aqui para a quantidade de motocicletas
507 no Brasil de motocicletas, 26 milhões e 500 mil motocicletas sendo que só o
508 Estado de São Paulo tem cinco milhões de motocicletas, a cidade de São Paulo
509 um milhão de motos e nós temos muito motoboys. Motoboys rodam cerco de 50,
510 60 mil quilômetros por ano, ou seja, um catalisador de 20 mil quilômetros, dura
511 praticamente três meses num serviço de moto frete em São Paulo. Então, quando
512 a indústria recua de 35 para 20 mil na tentativa de uma harmonização com
513 sistema Europeu, eu fico me questionando que tipo de harmonização que nós
514 devemos pensar no Brasil. Se a harmonização com a proteção da saúde pública e
515 do meio ambiente, ou se é uma harmonização com mercado internacional, então,
516 dessa forma nós desguarneceríamos o que seria a nossa missão aqui que é
517 manter incolumidade da saúde pública. Existe um estudo, só para os senhores
518 terem uma ideia do tamanho do problema, de que a concentração de motocicletas
519 em seis cidades metropolitanas do Brasil, seis regiões São Paulo, Minas Gerais,
520 Rio de Janeiro, Espírito Santo, Paraná, Rio Grande do Sul são 12 milhões de
521 motocicletas, sendo que a população afetada é quase metade da população no
522 Brasil e essa concentração num estudo do instituto saúde e sustentabilidade,
523 aponta para custo de saúde pública entre 2018 a 2025 num montante de 51
524 bilhões de reais em tratamento, morbidade, perda de vidas, perda de
525 produtividade e etc. Então, quando nós falamos de uma economia para a
526 indústria, uma economia de catalisadores de 30, 50 dólares por catalisador para
527 dar uma vida maior para esse catalisador, nós temos que na verdade fazer a conta
528 certa, só pesar o que isso representa para a saúde pública. Então, eu coloco essa
529 preocupação, senhor Ministro, inicial com relação a essa questão e há outros
530 pareceres também, eu tenho certeza que alguns vão corroborar do ponto de vista
531 que nós temos. Obrigado.

532

533

534 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**

535 – Eu queria pedir um esclarecimento ao senhor que falou em nome da Abraciclo.
536 Onde é que ele está? É possível, do ponto de vista da viabilidade do processo
537 produtivo escala, enfim, segregar a regulação tratando de maneira distinta o
538 mercado nacional do mercado para exportação, é possível fazer isso? Em outras
539 palavras é ter o regramento de uso interno para 35 e o produto destinado a
540 exportação ajustado a 20.

541

542

543 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (Abraciclo/SP)** – Na verdade, não tem em
544 nenhum lugar no mundo o produto ainda o produto com 35. Então, mesmo para
545 exportação, eu não teria condição e muito menos...

546

547

548 *(Interferência fora do microfone. Inaudível).*

549

550

551 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (Abraciclo/SP)** – Não, a exportação a 20 e eu
552 fazer o produto interno 35, provavelmente vou ficar só nos 20, no primeiro
553 momento que é o que vou conseguir produzir e eu não sei o quanto de mercado
554 de exportação eu vou ter, porque, na verdade, vou estar harmonizado não vou
555 poder em termos de especificação exportar, mas para o mercado interno, eu volto
556 a dizer Ministro, é complicado talvez tecnicamente, não é uma questão da gente
557 não estar querendo colocar o produto para 35, é porque nós não temos condição
558 mesmo de desenvolvimento de projeto. Nós temos que partir agora para tentar
559 descobrir e nós já temos certeza que não vai ser até 25 que nós vamos ter esse
560 produto. Então, hoje, por isso que eu tive a autorização de dizer que no momento
561 eu vou ter que passar a fazer outros modelos até que eu consiga achar uma
562 solução técnica porque não se trata do custo de desenvolver o produto, é a
563 capacidade que eu não tenho para essa faixa de cilindrada, é porque a gente
564 pensa na motocicleta como automóvel, eu também, minha formação mecânica.
565 Então a gente fala, mas como se o automóvel... é que a motocicleta, eu também
566 só aprendi na indústria, é muito diferente a engenharia e a dificuldade técnica de
567 se colocar esse catalisador, porque a gente fala catalisador só, mas é o sistema
568 todo, é um conjunto novo e uma moto novo. Por que a moto grande eu consigo?
569 Porque, na verdade, a moto maior, ela é semelhante ao automóvel, é um o motor
570 já é 4 cilindros, rotação menor, eu tenho refrigeração líquida e a potência é maior.
571 Agora, moto de pequena cilindrada o que nós temos que extrair? Pequenas
572 cilindradas tem uma potência para poder levar o condutor e o garupa, o giro é
573 muito rápido e eu não posso pôr a mesma potência de uma moto grande porque
574 eu preciso ter mais cilindro, preciso ter a refrigeração (...). Então, aí sim, por isso,
575 que eu falo, é uma categoria que, realmente é única, outro produto, a moto grande
576 é mais similar ao automóvel, a pequena por ser ciclo motor, por isso, que 11 mil no
577 máximo ela é compatível, é que o País assim como na Ásia, nós temos muitos
578 processos, falar de baixa cilindrada por meio de transporte é, por isso, que é uma
579 faixa que não é usual na Europa e muito menos nos Estados Unidos, então a
580 gente pede estar falando de Euro cinco assim como aqui no Brasil também, eu
581 não sou contra, eu acho que as motos grandes estão aí já com toda a tecnologia.
582 Então, talvez a única solução para essas pequenas cilindradas que a gente fala
583 mais cilindrada é partir para outra proporção, talvez, moto na explosão a gente
584 não uma solução a curto prazo, muitos podem discordar e falar: não, isso não vou
585 discutir aqui, porque poderia quem quiser convidar na minha tecnologia.

586

587

588 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**
589 – Desculpa interromper. Aquela CG 125, por exemplo, está nesse grupo?

590

591

592 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (Abraciclo/SP)** – Está nesse grupo. E só para
593 o senhor ter uma ideia, senhor Ministro, a Cg 125 que foi a ícone aqui foi

594 desativada porque nós só estamos fazendo 160, por quê? Porque a CG 125 era
595 aquele PROMOT um, dois e quando chegou o quatro, com toda essa tecnologia
596 que nós estamos colocando, ela se tornou inviável porque, como eu como disse, a
597 cilindrada é muito pequena para poder gerar uma potência mínima necessária
598 para transportar o condutor e o garupa se for no nordeste tem botijão de gás,
599 galão de água e etc. Então, por isso, nós estamos muito cientes da nossa
600 responsabilidade com o meio ambiente e principalmente o produto, porque não
601 adianta eu colocar o produto para dizer que têm, se não vai atender e o custo do
602 usuário ia ser muito grande também e, Ministro, só, também, tanto a Europa como
603 a minha matriz está tendo uma preocupação muito grande porque a gente fala
604 hoje do catalisador como se fosse a solução. A gente acha que não é, é a
605 consequência, a solução tem que desenvolver motores melhores para ter... porque
606 a minha combustão fosse 100% eficiente, eu não precisava nem de exaustão, eu
607 tenho porque a queima ainda não é perfeita, estou procurando aperfeiçoar a
608 queima para ter menos, porque nós sabemos que quanto mais catalisador nós
609 usarmos, mais metal nobre, caro e raro é no mercado. Então, nós vamos ter um
610 problema depois até para achar fabricantes que possam estar fazendo catalisador
611 e sem falar a questão de reciclagem disso. Então, eu acho que é um problema
612 muito mais complexo que a gente possa falar de aumento de durabilidade de 20
613 para 35 mil, é um problema que nós temos que achar uma solução e vamos achar,
614 mas no momento eu não tenho.

615

616

617 **O SR. JULIANO MARCOS VALENTE DE SOUZA (IPAAM/AM).** – Senhor
618 Ministro, boa tarde. Boa tarde os componentes da mesa, saúdo todos os
619 Conselheiros, eu me chamo Juliano Valente e estou representando o Governo do
620 Estado do Amazonas. Ministro, o convite está feito e refeito e reformulado para o
621 senhor conhecer o Estado do Amazonas e ressaltar alguns aspectos da carta que
622 o Governo do Estado mandou tanto para a ABEMA, quanto para o Ministro na
623 condição de presidente do conselho, alguns pontos importantes, mas me refiro a
624 poucos pontos. Primeiro, o Estado do Amazonas e aí eu já fiz essa fala para o
625 Ministro em outra circunstância, consegue preservar 97% da sua floresta Ministro
626 e isso é possível em função do aspecto econômico que foi desenvolvido há 4
627 décadas, há mais de 4 décadas e dentro desse contexto eu trago uma mensagem
628 do Governo do Estado e aqui faço a minha missão de representante do Estado,
629 que é a preocupação não mais com a questão técnica, que eu ressalto com os
630 colegas que discutiram e discutiram muito bem, foram anos de discussão dentro
631 da câmara, da Câmara Técnica do Grupo de Trabalho, mas a nossa preocupação
632 vem, Ministro, no sentido de que a implementação da aprovação que se faz tão
633 importante, a votação aqui dentro desse conselho é muito importante porque os
634 reflexos da aprovação naquele contexto em que foi mencionado aqui, naquele
635 único contexto em que foi mencionado que são os 30 mil, pode provocar reflexo
636 dentro do Estado do Amazonas e aí vocês me permitem, preciso ser ilustrativo e
637 digo para os senhores que é possível até que se inviabilize linhas de trabalho
638 dentro do Estado, se a gente, efetivamente volto a repetir, não estamos discutindo
639 as questões técnicas, e sim a questão de implementação da resolução, é o que nos

640 preocupa e aí, Ministro, eu fico imaginando as páginas nos jornais pelo menos no
641 Estado e depois em repercussão em nível nacional, da aprovação da resolução
642 naquele contexto dentro do que está sendo discutido aqui, CONAMA inviabiliza
643 linhas de produção de motos até menores que 130 quilômetros. Porque vai
644 inviabilizar é o estudo que nós temos dentro do Governo do Estado. Então, eu
645 peço encarecidamente aqui aos Conselheiros e ressalto, refuto o trabalho
646 brilhante da equipe que desenvolveu a CETESB, o Governo de São Paulo, o
647 pessoal de Brasília que foi a fundo nessa questão, todas as discussões são
648 relevantíssimas, mas o Estado do Amazonas não poderia deixar de sinalizar os
649 Conselheiros aos senhores, ao senhor Ministro a perspectiva, a necessidade de
650 uma análise de perspectiva sobre outra ótica, a ótica da implementação da
651 resolução. Então, eu queria fazer essas considerações e agradecer pelo espaço.

652

653

654 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (PROAM)** – Essa questão
655 colocada pelo Governo do Amazonas é natural que o Governo do Amazonas
656 tenha uma preocupação, já que a sede Honda e da Yamaha produzidos na zona
657 livre, então, na realidade me parece que há uma preocupação do Governo do
658 Amazonas com o seu setor produtivo e naturalmente com a receita do Estado,
659 mas o que está em jogo é muito mais do que isso. Quando nós falamos em
660 construção de público é um valor muito mais elevado e eu gostaria, senhor
661 Ministro, só de dá um número para a gente entender a gravidade do problema.
662 Nós não estamos tratando aqui de uma resolução que vai equacionar um
663 problema novo no âmbito de tempo, digamos de prazo de dois, três, cinco anos,
664 nós estamos falando aqui de uma desconformidade ambiental gigantesca, para os
665 senhores terem uma ideia os catalisadores de motocicletas que rodam 12 mil
666 quilômetros por ano, esse universo de motocicletas em 2016 era de pouco mais
667 de 25 milhões de motos no Brasil. Hoje, nós temos 26 milhões e 500 mil motos no
668 Brasil, ou seja, nós devemos ter uma desconformidade de catalisadores emitindo
669 poluentes da ordem de mais de 20 milhões de unidades em território nacional,
670 porque nós não temos sistema de controle, nós não temos inspeção veicular, esse
671 sistema de controle já é falho, quer dizer o sistema de gestão não dá conta, se nós
672 associarmos a isso, o setor produtivo produzindo motocicletas com catalisadores
673 que serão inoperantes dentro de dois, três anos, onde nós vamos parar
674 principalmente as regiões metropolitanas brasileiras porque essa frota ela tende a
675 crescer, cresce mais do que os automóveis. Então, gostaria de chamar atenção
676 dos senhores para isso, não se trata de uma questão nova de futuro, mas de um
677 passivo ambiental gigantesco que tem reflexos na saúde pública. Essa questão de
678 investimento em catalisadores mais eficientes pelos técnicos que nós consultamos
679 é possível sim, custa um pouco mais caro, custa de 30 a 50 dólares e eu percebo
680 que a indústria coloca um impedimento muito maior do que a própria realidade, se
681 trata de custo benefício, mas aí temos que fazer a conta de forma correta como já
682 coloquei. Obrigado.

683

684

685 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**
686 – Vamos ouvir agora a proposta da ANAMMA sobre o mesmo tema.

687

688

689 **O SR. ROGÉRIO MENEZES DE MELLO (Anamma Nacional)** – Boa tarde,
690 fazendo aqui uma pequena introdução do processo e depois passando aqui para o
691 Fábio Branco que têm nos auxiliado nas questões técnicas e explicar que a
692 ANAMMA ao longo do processo, defendeu e vem defendendo os 60 mil
693 quilômetros, uma postura nesse ponto mais restritiva e que mais a gente esteve
694 aberto a conversa e a gente acompanhou a Câmara Técnica naquele momento,
695 quando nós percebemos que podia se chegar a 35 e embarcar uma tecnologia
696 que é OBD 2, embarcar tecnologia nova e isso nós entendíamos que era um
697 passo à frente, ao sentir depois aqui os movimentos no sentido de se recuar a um
698 debate até, gostaria de consultar, Ministro, deixasse claro isso, então, a mudança
699 de posição do Ministério do Meio Ambiente que na Câmara Técnica comandou a
700 aprovação do relatório da Câmara Técnica, defendendo a posição dos 35 mil e
701 depois isso mudou. Então, ao sentir esses novos ventos aí a ANAMMA recuperou
702 sua proposta original insistindo no 60 mil que é o pedido de vistas que nós
703 apresentamos para o debate desse conselho. Alguns detalhes técnicos que eu
704 gostaria que fossem acrescentados aqui pelo Fábio Branco para a gente poder
705 finalizar a nossa intervenção.

706

707

708 **O SR. FÁBIO BRANCO** – Boa tarde a todos. Eu gostaria de pontuar um pouco
709 melhor essa questão e trazer um pouco do histórico do que ocorreu na Câmara
710 Técnica ao longo dessa discussão toda, nós levamos inicialmente uma proposta
711 que era de 60 mil quilômetros que é embasada em estudos que foram feitos na
712 cidade de São Paulo com base nos dados do programa de inspeção veicular e
713 que nós levantamos as quilometragens rodadas por motos de todos os tamanhos
714 e de todos os tipos, todos os tipos de usuário, formas de uso e etc. porque era um
715 programa obrigatório, então todo usuário de moto tinha que fazer a inspeção.
716 Então, o banco de dados que nós tínhamos para isso, é um banco de dados que
717 embora seja só da cidade de São Paulo, é muito abrangente em termos das
718 idades das formas de uso dos tamanhos de motocicletas e das marcas, para se
719 contrapor a isso, a indústria apresentou um outro estudo com o qual eles
720 chegaram a essa quilometragem de 20 mil quilômetros que seria aceitável para
721 eles, estudo esse que foi feito nas concessionárias Honda do Brasil inteiro. Dizem
722 que esse estudo é melhor por abranger o Brasil inteiro. Agora, quem leva a moto
723 em concessionárias? São pouquíssimos proprietários de moto e certamente que
724 não são aqueles que têm o uso mais intenso, mais cotidiano, quem usa moto para
725 trabalhar todos os dias e esses são os principais que usam moto pequena, não
726 leva moto em concessionárias, dificilmente levam, raramente levam. Então, esses
727 estão fora do estudo da Abraciclo. Além disso, foi feito nas concessionárias rona,
728 ou seja, considerou apenas uma marca, não considerou todo o universo de
729 motocicletas que nós temos no mercado. Então, eu vejo aí dois estudos um mais
730 local, mais de uma abrangência muito maior em termos das tecnologias e dos usos

731 e outro que abrange o Brasil inteiro com amostra com viés tremendo levando a
732 quilometragem para menos, para baixo. Então, eu acho que esse estudo da
733 Abraciclo não se sustenta. Quando se fala em harmonização com a Europa, de
734 fato, têm razão sempre foi feito em harmonia com a Europa, agora, essa
735 harmonização é feita em termos dos métodos de medição, é feito até em termos
736 de fatores de limites de fatores de emissão, mas não de uso, porque isso o que
737 manda é o mercado local, é o uso local. Na Europa, temos um uso muito menor,
738 as motos rodam de fato menos do que aqui no Brasil, aqui no Brasil quem usa
739 moto para trabalhar todos os dias não roda dois mil quilômetros por ano, não tem
740 como. A pessoas que deixou de usar um carro para usar um moto, ela vai rodar a
741 mesma coisa que rodava de carro, as pessoas que usam para moto frete essas
742 rodam muito mais, tudo bem é uma parcela menor, mas quem usa para uso
743 cotidiano e esse crescimento do mercado que a Abraciclo mostrou, é porque muita
744 gente migrou para o uso cotidiano de moto, deixou o automóvel, passou para usar
745 moto, ou deixou o ônibus e passou para usar a moto. Esses precisam ir e voltar
746 dos trabalhos todos os dias, as vezes duas vezes, volta para almoçar e vai de
747 novo. Então, esses rodam tanto quanto roda um automóvel e o automóvel todo
748 mundo concorda que roda 20 mil quilômetros por ano em média, o uso de motos
749 no Brasil é maior que na Europa, de fato, nós conseguimos uma redução
750 importante que Abraciclo mostrou nos fatores de emissão. Agora, na Europa, essa
751 redução ela é mantida, inclusive além dos 20 mil quilômetros, porque as motos
752 rodam menos, ela é mantida ao longo da vida útil da moto. Aqui no Brasil com uso
753 mais intenso, ela vai se perder. Então, esse ganho que nós obtivemos e que a
754 Abraciclo muito bem mostrou, houve um ganho nos fatores de emissão que pode
755 ser perdido se a durabilidade não atender a necessidade brasileira, a necessidade
756 de uso que existe aqui no nosso País. Ao longo da discussão na Câmara Técnica
757 todos esses argumentos foram colocados, ao final entendendo inclusive os
758 argumentos de dificuldades da Abraciclo nós cedemos e acabamos chegando
759 num consenso sobre a proposta que era a proposta inicial do próprio Ministério de
760 35 mil quilômetros. Então, naquela ocasião nós abandonamos o nosso pleito de
761 60 mil e votamos favoravelmente a proposta inicial do Ministério 35 mil, com a
762 introdução do OBD 2 que é um equipamento colocado na moto que vai monitorar
763 as emissões da moto ao longo de toda a sua vida útil, com isso, nós consideramos
764 aceitável ceder para 35 mil quilômetros, mas nunca para 20, 20 é muito pouco,
765 frente a realidade brasileira, então, eu acho que essa é a questão fundamental,
766 existe uma necessidade ambiental que seria de 60 mil quilômetros. Agora, nós
767 aceitamos reduzir isso na Câmara Técnica para os 35 mil, desde que tenha o
768 equipamento que monitora a vida útil toda. 20 mil quilômetros nós consideramos
769 que não é aceitável, não para a realidade brasileira, para a Europa sim. Muito
770 obrigado.

771

772

773 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**
774 – Trani.

775

776

777 **O SR. EDUARDO TRANI (SIMA/SP)** – Boa tarde a todos. Eduardo Trani,
778 subsecretário do Meio Ambiente do Estado de São Paulo. Ministro, é uma honra
779 está aqui hoje no CONAMA sob sua condução. Ministro que foi nosso secretário
780 de Estado lá em São Paulo. Eu fico feliz de ver essa reunião, Ministro e não vou
781 absolutamente repetir nenhum dos argumentos das partes que tem sido colocada,
782 eu acho que nós estamos diante de uma decisão de conteúdo importante e de
783 reflexo importante, não há dúvida. Mas a minha fala, Ministro, vai na linha
784 obrigatória que têm que fazer representando que estou o Estado de São Paulo e a
785 CETESB que é a agência ambiental brasileira, digamos responsável por uma
786 análise técnica dessa matéria e que têm feito ao longo do tempo, aqui aos
787 companheiros da Abraciclo sabem muito bem disso, melhor do que eu, têm
788 trabalhado nisso tanto quanto a indústria automobilística nas duas anteriores
789 resoluções que nós votamos nesse CONAMA ano passado. Queria pontuar,
790 Ministro, o seguinte aspecto que eu reiteradamente tenho feito, que é a
791 credibilidade obviamente da análise de campo tecnológico para o impacto,
792 obviamente na saúde, acho que o Bocuhy levantou as questões da saúde, nós
793 colocamos questões econômicas importantíssimas, está aqui o nosso colega do
794 Amazonas. Hoje de manhã tivemos uma discussão da ABEMA para discutir isso.
795 O ponto que eu reiterarei, que eu gostaria de reiterar aqui no Plenário é que a
796 CETESB foi convocada, o André que coordenou a câmara durante esses meses
797 todos e esses outros colegas que estão na frente, a CETESB foi chamada
798 justamente para fazer o ajuste fino tecnológico, ninguém vai imaginar que uma
799 CETESB que têm lá nos seus quadros mais de 30 especialistas mundiais que
800 trabalham com isso, que regulam todos os processos que começaram lá atrás no
801 proconv que todo mundo lembro nos anos 80 e que com toda essa experiência
802 nos diz e nos assevera que é possível, tecnologicamente nós chegarmos nessa
803 proposta intermediária que todo mundo está vendo que nós passamos de 60 que
804 veio agora a ANAMMA falar, o início as ONGs sobretudo pedindo 60 mil e a
805 proposta inicial dos 20 mil colado no Euro que nós entendemos que não está
806 adaptada a realidade brasileira. Acho que a sua própria colocação agora, tentando
807 imaginar algo que fosse mercado fora 20 e 35 interna, a CETESB me assegura e
808 eu estou falando em nome dela e não vou falar de tecnologia de que é possível
809 nós buscarmos essa tecnologia e isso está projetado para 2027, nós ainda temos
810 alguns anos para chegar lá. Obviamente ouvindo os produtores e, desculpa, eu
811 esqueci o nome do... não o seu, o do colega que falou. O Paulo. Que já falou
812 conosco hoje cedo, foi enfático em fazer a discussão, nós ficamos todos ali a
813 perguntar: Bom, ok, mas não podemos nos render à um patamar tecnológico tanto
814 que a discussão na Câmara Técnica, onde esses especialistas que estão aqui e
815 muitos outros discutiram longamente e entenderam que o 35 mil seria uma meta a
816 se perseguir, óbvio, se o prazo é 2027 enquanto que vai ter impacto e aqui foi dito,
817 a estudos de impacto. Então, de todo modo, eu só queria terminar Ministro, para
818 sua ponderação e deixar aqui a palavra que eu sou obrigado a fazer em nome de
819 todos os colegas da CETESB que vieram aqui em grande número durante muitos
820 meses e que nos asseguram que é possível, tecnologicamente fazer esse
821 incremento, obviamente com o impacto econômico que tem que ser avaliado e nós
822 temos que tomar uma decisão, entre que impacto isso terá na saúde a médio e

823 longo prazo, sabendo que resoluções do CONAMA e do PROCONV são para
824 durar um longo prazo, essa é uma política de médio e longo prazo, não é uma
825 política que nós resolvemos por uma questão de um mês, eu sei que o (...) está a
826 frente do Ibama, a nossa posição anterior o André estava aqui e eu não estou
827 dizendo de pessoas que por um a caso estavam aqui na gestão passada, mas nós
828 conduzimos esse debate, Ana, de forma muito aberta, o debate foi caloroso, se
829 queria 60 mil, o pessoal resistiu e a CETESB disse em conversa com vocês se é
830 35, se é 34, se é 36 e 500, eu acho que nós estamos aí numa firula, mas nós
831 entendemos que o 20 mil é pouco para ambição de diminuir o conjunto daquilo
832 que impacta hoje a saúde brasileira e a gente tem uma medida de um CONAMA
833 que tem essa importância para o futuro. Portanto, de algum modo eu já avanço a
834 ideia de que o Estado de São Paulo e a CETESB entendem que é possível nós
835 caminharmos com a regulamentação. Gilberto, estou vendo você aqui que foi um
836 grande lutador conosco o ano passado. Desculpa aqui ter tomado um pouco essa
837 personalidade de citar pessoas, mas eu acho que é importante nós estamos diante
838 do nosso CONAMA, o mais importante conselho e aqui com toda a vênia
839 entendendo a questão da indústria, eu acho que nunca houve resistência em
840 entender o setor, como do mesmo modo nós discutimos com as indústrias, tanto
841 nos leves, quanto nos pesados, eu estive aqui o ano passado nessa luta e eu
842 acho que nós saímos vitoriosos, houve quem não concordasse, teve alguns que
843 discordaram, mas nós tivemos um avanço nas duas resoluções do Proconv e
844 gostaríamos de ter um avanço também no PROMOT. Desculpa, Ricardo, mas é
845 nesse sentido a manifestação da CETESB em específico e da Secretaria do Meio
846 Ambiente.

847

848

849 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**
850 – CNI volta a falar e depois vou colocar em votação.

851

852

853 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (Suplente - CNI)** – Wanderley CNI,
854 obrigado, senhor Ministro, César, por favor.

855

856

857 **O SR. PAULO CÉSAR NAUIACK (CNC)** – Senhores, boa tarde novamente. Eu só
858 queria falar uma coisa e ser bastante objetivo e claro. Quando nós falamos em 35
859 mil, nós estamos falando de um outro produto, um produto que não existe. É algo
860 que vai ter que ser criado, vamos ter que fazer nascer algo que não existe, isso eu
861 preciso deixar muito claro. Em segundo lugar, as pesquisas que foram feitas e
862 foram ditas aqui com especial São Paulo, retrata uma realidade que é totalmente
863 diferente do País. São Paulo tem uma realidade diferente do uso da moto e a
864 pesquisa que foi feita, foi feita sobre dados de motocicletas que tinham outros
865 sistemas de tecnologia que não são as atuais do PROMOT 4. Então, o que eu
866 gostaria de dizer e ser bem enfático aqui, não se trata de não querer fazer os 35,
867 se trata de não ter nada no mundo com 35 mil quilômetros de durabilidade, isso é
868 ponto que nós temos que entender. Em segundo lugar, o que nós vamos avançar

869 através do PROMOT 5, nós mostramos os índices de redução aqui, haverá sim
870 ganho para o meio ambiente com a harmonização, nós não vamos deixar de
871 contribuir por uma melhoria do meio ambiente, não se trata de não cumprir, se
872 trata de fazer, realizar, é isso que nós queremos, nós queremos fazer, transformar
873 algo que é possível e cumprir com as normas de programas que são rigorosas
874 sim, as normas europeias são rigorosas sim, as normas brasileiras são rigorosas
875 sim e é isso que nós queremos. Avançar nesse programa para cumprir para na
876 melhoria da qualidade do ar. Não podemos distorcer e fingir que isso não nos
877 afeta, ter um produto com 35 mil o que vai nos levar é: não conseguir atingir níveis
878 como esse, porque eu não tenho o produto, eu vou deixar de ter produtos nessa
879 cilindrada, nesses modelos, nessa velocidade em razão de uma impossibilidade
880 de cumprir uma norma. Isso que eu gostaria de deixar claro. Muito obrigado. Deixa
881 o Paulo, quer complementar.

882

883

884 **O SR. PAULO SHUITI TAKEUCHI (Abraciclo/SP)** – Rapidinho, em respeito à
885 CTESB, ao Fábio, que participamos da reunião técnica juntos, como eu disse eu
886 estou há 40 anos nessa indústria e mais do que nunca eu defendo o PROMOT e
887 até os 35 mil, só nem eu como engenheiro sabia que era impossível, eu fui voto
888 vencido. Eu tive que ir a matriz, por isso, que eu faço um convite aos técnicos da
889 Abraciclo, que eu não estou falando (...) porque como eu disse, se fosse questão
890 de 50 dólares, 30 dólares para que ficaríamos discutindo, não tem cabimento é
891 porque eu quero mostrar para A mais B que é outro produto e a dificuldade
892 realmente é muito complexa e talvez, vocês possam até me ajudar, se me ajudar
893 vai ser um triunfo para nós, mas no momento só queria deixar claro, nós não
894 estamos brigando contra a resolução e nem nada disso, estamos falando da
895 dificuldade e qual seja a proposta aprovada simplesmente vou sentir como a
896 indústria que nós vamos ter que partir para outras estratégias, por não poder, não
897 é por não querer. É só isso que quero deixar claro e continua o desafio de tentar
898 desenvolver sem sombra de dúvida.

899

900

901 **O SR. MÁRCIO NUNES (SEMARH/PR)** – Boa tarde, Ministro. Márcio Nunes
902 Secretário do Estado do Desenvolvimento Sustentável do turismo do Paraná, sou
903 deputado estadual e atualmente estou como secretário de Estado, a minha única
904 preocupação, Ministro, apesar que somos o grande órgão ambiental, defensor do
905 meio ambiente do Paraná, entender que a sustentabilidade quando você faz um
906 projeto hoje que ele não é sustentável, ele está fora de moda, na nossa época,
907 como estou de 53 anos a gente fala que era cafona, o que me preocupa muito é
908 quando você se torna mais restritivo do que outros, nós temos um mercado que
909 um é mercado mundial e sempre quando você cria alguma coisa que você torna
910 você mais restritivo que outros, eu sempre tenho uma preocupação com isso.
911 Então, nós estamos falando aqui em mercado Europeu respeito ao meio ambiente
912 e eu acho que também a indústria se pudesse ter a tecnologia e eu acho até uma
913 meta estou falando de 2027, temos que ter como uma meta, realmente melhorar
914 isso e ampliar a durabilidade desse produto porque essa logística reversa de

915 recolher todo esse material não é barata, também é caro, mas eu sei que nós
916 vamos partir para uma votação porque não existe consenso na matéria, realmente
917 o tema é muito sensível, mas eu vou colocar aqui de público a nossa decisão do
918 Paraná. Eu sempre tenho um olhar diferenciado para o empreendedor porque se
919 tem a geração de emprego, nós temos que dá todas as condições, quer dizer
920 todas as orientações não é afrouxar, não é facilitar, mas nós temos que dar todas
921 as orientações para que o empreendedor possa obter os seus (...) e se aqui os
922 empreendedores estão dizendo que a nível de mundo não tem nenhum produto,
923 não tem porque a gente colocar a faca no pescoço e nos tornarmos mais
924 restritivos que os outros. Então, a posição do Paraná vai ser nesse sentido de
925 acompanhar o resto do mundo nos 20 mil.

926
927

928 **A SRª. MARÍLIA MARRECO CERQUEIRA (SEMA/DF)** – Boa tarde. Marília
929 Marreco Governo do Distrito Federal. Eu gostaria de saber qual é sistemática da
930 reunião? Porque eu estava percebendo que só estavam tomando a palavra os
931 representantes que pediram vistas da matéria e, por isso, que nós do Governo do
932 Distrito Federal não solicitamos a palavra, como agora estou notando que outros
933 representantes também, inclusive companheiros dos estados estão pedindo a
934 palavra, eu gostaria de saber se a palavra vai ser aberta ou não? Porque alguns
935 estão se manifestando e outros não. Então, eu gostaria de falar, eu chamaria a
936 nossa assessora da secretaria para fazer algumas considerações sobre a matéria.
937 Obrigada.

938
939

940 **A SRª. LETICIA REIS DE CARVALHO (SEMA/DF)** – Obrigada, Marília. Boa tarde,
941 senhor Ministro, sempre honrada em estar aqui na tribuna do CONAMA e nesse
942 conselho. Bom, eu queria aproveitar primeiro para fazer, eu pesquisei rapidamente
943 aqui no meu celular, e não posso deixar de dividir com todos vocês a notícia que
944 foi dada em 2015 quando entrou a segunda fase do PROMOT quatro, fase dois do
945 PROMOT quatro coloca várias motos no corredor da morte, eu acho que isso
946 sinaliza um pouco de que em 2015 a indústria temia a morte da produção um
947 pouco, resgatando o que o nosso colega do Amazonas falou, em função de uma
948 regulação desse conselho. E finalmente nós temos aqui a indústria e todos nós
949 fazendo o que temos feito nos últimos 30 anos, que é regular limites e padrões de
950 emissão com base em uma melhoria tecnológica no sentido de controlar emissões
951 veiculares nada de novo senhores, eu acho que isso é fundamental de ser
952 colocado aqui. Fora isso, um outro aspecto importantíssimo a ser destacado, a
953 gente sabe que a própria Abraciclo em todo o diálogo que foram feitos nos
954 marcos da Câmara Técnica, nos dois anos em que enfrentou esse debate que já
955 vem lá de 2016 para essa fase em particular que hoje vai ser apreciada pelos
956 senhores conselheiros a Abraciclo mostrou várias flutuações das suas vendas de
957 motocicletas, eu queria lembrar, eu não tenho esses gráficos aqui, mas
958 certamente a Abraciclo e uma rápida olhada no anuário estatístico da própria
959 associação pode revelar isso claramente, nós vemos que a formação de preço
960 desse produto, ela depende de inúmeros fatores, inclusive econômico de outra

961 ordem que governam se as pessoas vão comprar mais ou menos moto e se ao fim
962 a indústria vender ou produzir, importara ou exportar, os senhores podem verificar
963 rapidamente que há notícias aí na Internet que crise na Argentina derruba as
964 exportações, ou seja, a especificidade do que nós estamos discutindo hoje aqui,
965 que é a questão do fator de durabilidade ser adotado em 35 ou 20 mil e o impacto
966 disso na formação do preço e nas vendas e no desempenho da indústria,
967 senhores, isso foi sopesado na medida do possível no debate técnico feito ao
968 longo dos anos, mas é muito difícil qualificar exatamente qual é o risco que nós
969 estamos imputando a esse segmento, em particular, a produção dessas motos em
970 função da nossa regulação, eu gostaria de só finalmente chamar a atenção de que
971 a finalidade precípua, a competência exclusiva desse CONAMA em estabelecer
972 padrões e limites de emissão ela é intrínseca a esse trabalho e que reabrir o
973 debate técnico de dois anos baseado em nenhuma informação nova, porque o que
974 eu entendo que nós visualizamos aqui foi recepcionar um apelo, mas um apelo
975 que foi feito ao longo dos tempos na Câmara Técnica com a oportunidade de
976 aporte de informações e etc. E chegamos há um ponto do equilíbrio, 35 mil
977 quilômetros é um ponto do consenso para o qual indústria, estados, Governo
978 Federal poderiam convergir e eu acho muito aflitivo e nós dentro do Governo do
979 Distrito Federal nos preocupamos muitíssimo sobretudo em termos de
980 precedentes de que o debate técnico consubstanciado possa ser reaberto
981 simplesmente sem o devido endereçamento de todos os riscos e questões que
982 levaram a essa proposição. Então, o nosso apelo, enquanto membros da ABEMA,
983 é de que de fato os 35 mil quilômetros em que pese que já foram colocadas
984 expectativas distintas no início do debate, alguns entraram nesse debate não foi
985 do 60 mil, foi com 85 mil quilômetros e justificativas importantes nesse sentido e
986 atual fase, os 35 mil quilômetros representam o consenso que o próprio Conselho
987 dentro das suas entranhas logrou alcançar e é com esse pensamento que eu
988 entendo que os conselheiros precisam sopesar a decisão aqui e tomar suas
989 decisões no dia de hoje. Muito brigada.

990
991

992 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**

993 – Ok. Obrigado pelas manifestações de todos que vieram a tribuna. Eu gostaria de
994 fazer uma ponderação final antes de colocar, portanto, a proposta da CNI em
995 votação. Não há dúvida que nós temos um problema sério de poluição do ar em
996 todo o País sobretudo nas grandes metrópoles, isso é um assunto que
997 independente de qualquer ponderação adicional, também não há dúvida de que
998 justamente colocando novos desafios que as vezes a indústria vai atrás da
999 solução tecnológica, então, também é uma questão importante, que parecer por
1000 outro lado em que pese os argumentos dos 60 mil dos 35 a questão da viabilidade
1001 técnica dos 20 mil é um ponto importante a ser considerado, também, um ponto
1002 importante a ser considerado a ponderação do Estado do Amazonas sobre as
1003 consequência econômicas e também não é esse o nosso foco especificamente,
1004 mas têm que ser considerado uma vez que redução da atividade econômica e a
1005 consecução de objetivos de empregabilidade também são termos de meio
1006 ambiente, ou em outras palavras colocar determinados setores na inviabilidade

1007 econômica e, portanto, pessoas em situação de ausência de oportunidade é
1008 contribuir para a degradação do meio ambiente de outra forma que não seja a
1009 questão da emissão do material. Também, ouvindo aqui a colocação de todos os
1010 conselheiros que falaram, me parece que talvez nós estejamos dando uma
1011 solução para um problema que existe, mas de uma forma equivocada, se o
1012 argumento é de que nosso volume de frota, o nosso perfil da frota circula muito
1013 mais do que na Europa ou em outros países e, portanto, atinge o seu período de
1014 vencimento muito mais cedo, a consequência talvez seja uma maior frequência da
1015 troca do equipamento e para a frequência da troca do equipamento a solução é
1016 fiscalização, fiscalização essa que é o tabu dos governos estaduais e municipais
1017 que é inspeção veicular, quer dizer, nós estamos dando uma solução ou
1018 considerando uma solução antimercado e até quiçá, não sei se é verdade, inviável
1019 tecnicamente que pode significar perda de atividade econômica, perda de
1020 emprego, perda de competitividade, quando na verdade a solução adequada, de
1021 novo, numa análise mais superficial parece ser muito da inspeção veicular do que
1022 propriamente a estipulação de critérios arbitrários cuja a indústria já disse que por
1023 hora não tem viabilidade técnica de cumprimento e com uma ponderação
1024 extremamente importante da eventual perda de mercado, ou de participação
1025 desse mercado que já não é pelo o que nós vimos aqui pelo gráfico a mesma
1026 pujança do passado a perda de mercado internacional e isso com consequências
1027 ambientais para os locais que perde a atividade econômica muito graves. Então,
1028 feita essa ponderação, eu realmente entendo que nós numa outra oportunidade
1029 poderíamos discutir esse assunto dá inspeção que aí aproveita não só o tema das
1030 motocicletas, dos veículos, dos caminhões, dos ônibus enfim. E como isso se
1031 colocaria em termos de efetividade nas suas diversas localidades do País, não é
1032 tema para essa reunião, mas é uma ponderação importante se nós não estamos
1033 dando o remédio errado para a doença certa, ou a doença certa para o remédio
1034 errado, mas o fato, é que as ponderações são importantes de todos os lados,
1035 assim sendo eu coloco em votação a proposta da CNI no sentido de adequar
1036 emenda nos termos que foram propostos representados aqui. Quem estiver de
1037 acordo manifeste-se levantando o crachá. Tem que contar, por favor. Não abaixa
1038 quem for a favor para poder contar. 30 favoráveis. Agora os contrários levantem o
1039 crachá, por favor. 28 votos contrários. Está aprovada a proposta. Abstenções?
1040 Podemos recontar sem problema nenhum. Vamos recontar. Por favor, se
1041 mantenha em seus lugares. Os a favor levante o crachá, por favor. 31 votos
1042 favoráveis. Contrários, por favor. Quem se abstém, por favor, levante o crachá.
1043 Um, duas... 28, contrários 28. Nós estamos contando as abstenções. Vamos fazer
1044 a recontagem novamente, porque não é possível. Eu vou fazer novamente porque
1045 as pessoas se locomoveram. Vou fazer desde o começo, por favor, não saiam dos
1046 lugares, só para podermos contar.

1047

1048

1049 **A SRª. JAZETTE RENATA (Diretora DCONAMA/MMA)** – E, também, não
1050 abaixarem a mão, levanta e fica em cima.

1051

1052

1053 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**
1054 – Vamos fazer a votação nominal.

1055

1056

1057 *(Interferência fora do microfone. Inaudível).*

1058

1059

1060 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**
1061 – Já respondi. Vamos fazer nominal. Cadê a lista de presença. Ok, pode ir
1062 chamando um por um.

1063

1064

1065 **A SR^a. JAZETTE RENATA (Diretora DCONAMA/MMA)** – Então vamos lá. A
1066 gente está votando a proposta da CNI. A ABES está presente? Contra a CNI.
1067 Então é não. Centrais Sindicais da Confederação de Trabalhadores da Área
1068 Urbana, está presente? Favor ou contra? Contra a CNI. Comunidade Científica
1069 está presente? A favor. Comunidade Indígena? Não está presente. Contag? Não
1070 está presente. CNCG? Abstenção. Instituto Um Direito Por Um Planeta Verde?
1071 Contra. Movimento Nacional de Catadores? Contra. Gbio? Contra. Rencas?
1072 Contra. Gerc? Contra. IBJ Institutos Baleia Jilbarde. Contra. Andiroba? Contra.
1073 Ecopôré? Contra. Guaicui? Contra. CESBRA? Contra. APROMAC? Contra.
1074 IMAV? Contra. PROAM? Contra. FBCN? Contra. CNA? A favor. CNI? A favor. A
1075 outra vaga CNI? A favor. CNC, está presente? A favor. A outra vaga da CNC? A
1076 favor. CNT? está presente? A favor. Setor florestal? Está presente? Não.
1077 Governos municipais CNM? Contra. Frente Nacional dos Prefeitos? Contra.
1078 ANAMMA Nacional? Contra. ANAMMA Centra Oeste? Contra. ANAMMA
1079 Nordeste? Não está presente. ANAMMA Sudeste? Contra. Governo do Distrito
1080 Federal? Contra. Acre? Contra. Cadê o Acre? Está. Alagoas? Contra. Amazonas?
1081 A favor. Bahia? Contra. Ceará? Contra. Espírito Santo? Contra. Goiás? Contra.
1082 Maranhão? A favor. Mato Grosso? A favor. Mato Grosso do Sul? A favor. Minas
1083 Gerais? Contra. Paraná? A favor. Pará? Contra. Pernambuco? A favor. Piauí?
1084 Contra. Rio de Janeiro? A favor. Rio Grande do Sul? A favor. Rondônia? Contra.
1085 Roraima? Falta, ausente. Santa Catarina? Contra. Sergipe? A favor. São Paulo?
1086 Contra. Tocantins? A favor. Agência Nacional de Águas? Abstenção. Casa Civil?
1087 A favor. Comando da Aeronáutica? A favor. Comando da Marinha? Abstenção.
1088 Comando do Exército? A favor. Gabinete de Segurança Institucional da
1089 Presidência da República? A favor. Ibama? A favor. Agricultura Pecuária e
1090 Abastecimento MAPA? Não está presente? Cidadania? A favor. Ministério de
1091 Ciência e Tecnologia e Inovação? Isso, ele não pode votar. Próximo. Controladoria
1092 Geral da União? A favor. Defesa? A favor. Desenvolvimento Regional? A favor.
1093 Economia? A favor. Ministério da Educação? Falta. Infra estrutura? A favor.
1094 Justiça e Segurança Pública? A favor. Ministério do Meio Ambiente? A favor.
1095 Minas e Energia? A favor. Mulheres Família e Direitos Humanos? Abstenção.
1096 Relações exteriores? A favor. Ministério da Saúde? Contra. Turismo? A favor.
1097 Secretaria Geral da Presidência da República? A favor. Secretaria de Governo da

1098 Presidência da República? A favor. Então, nós temos 36 a favor, 35 contra, 4
1099 abstenções e 8 ausentes. Então, foi aprovado. *Palmas.*

1100

1101

1102 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**

1103 – Aprovada, portanto, a proposta da CNI fica prejudicada a segunda proposta.

1104 Emendas da ANAMMA. Leitura da emenda, pode proceder. Aos artigos primeiro e

1105 décimo, emendas. Pode começar.

1106

1107 **A SR^a. JAZETTE RENATA (Diretora DCONAMA/MMA)** – Então, tem uma

1108 emenda da ANAMMA o Art. I ficam estabelecida para a fase PROMOT M5 os

1109 limites máximos de emissão de poluentes provenientes de motocicletas e

1110 ciclomotores, triciclos e quadriciclos a partir de primeiro de janeiro de 2022, tem

1111 uma alteração aí, para os novos modelos e a partir de primeiro de janeiro de 2024

1112 para todos os modelos. Conforme tabela um e dois anexo desta resolução.

1113

1114

1115 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**

1116 – Os favoráveis a emenda levantem o crachá. Os contra mantenham como estão.

1117 Agora os contrários à emenda, por favor, levantem o crachá. Reprovada a

1118 emenda. A próxima emenda.

1119

1120

1121 **A SR^a. JAZETTE RENATA (Diretora DCONAMA/MMA)** – Art. 10.

1122

1123

1124 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**

1125 – Pode ler.

1126

1127

1128 **A SR^a. JAZETTE RENATA (Diretora DCONAMA/MMA)** – Então, a emenda é

1129 para o parágrafo primeiro do Art. 10 o OBDM1 será exigido a partir de primeiro de

1130 janeiro de 2022 para novos modelos, sendo que o fabricante ou importador está

1131 autorizado a adotar o OBDM2 se assim preferir. Então, alteração de data.

1132

1133

1134 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (Suplente - CNI)** – Ministro Wanderley

1135 CNI. A questão da data toda ela está amarrada a 2023 e 2025, essa emenda está

1136 prejudicada pela questão da data.

1137

1138

1139 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**

1140 – Ok. Prejudicada. Então, a segunda, a próxima. A opinião técnica é de que todos

1141 estão prejudicadas em razão do alinhamento, por tanto, eu quero sugerir a retirada

1142 das emendas da ANAMMA, ou sua retificação no ato. Reconhecido pela ANAMMA

1143 as prejudicialidade das emendas ficam retiradas portanto. Próximo item. Os
1144 considerandos da APROMAC, pode proceder a leitura.

1145

1146

1147 **A SRª. JAZETTE RENATA (Diretora DCONAMA/MMA)** – Outra emenda que nós
1148 temos é uma emenda aditiva que são os considerados da APROMAC, a Zuleica
1149 mantém as emendas dos considerandos, Zuleica? Retira os considerandos? Que
1150 você fez como proposta no seu parecer?

1151

1152

1153 **A SR. ZULEICA NICZ (Apromac)** – Não, eu mantenho.

1154

1155

1156 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**
1157 – Ok, mantido a proposta, portanto em votação. Vamos fazer a leitura.

1158

1159

1160 **A SR. ZULEICA NICZ (Apromac)** – Eu gostaria de deixar registrado na ata, que a
1161 gente mantém os considerandos.

1162

1163

1164 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**
1165 – Vamos ler e a gente põe em votação. Pode ler.

1166

1167

1168 **A SRª. JAZETTE RENATA (Diretora DCONAMA/MMA)** – Considerando a
1169 expressiva participação das motocicletas e a semelhantes na frota circulante das
1170 cidades brasileiras que aumenta ano a ano em ritmo agressivo, considerando que
1171 a emissão de poluentes desses veículos, tipicamente maior que a dos automóveis
1172 contribuiu de modo crescente para a degradação da qualidade do ar nas grandes
1173 cidades, considero que a degradação da qualidade do ar afeta a saúde pública
1174 elevando os índices de morb e mortalidade e o meio ambiente, considero a
1175 Resolução CONAMA número 297 de 26 de fevereiro de 2002, que criou a
1176 resolução CONAMA número 432 de 14 de julho de 2011 que aperfeiçoou
1177 programas de poluição do ar por ciclomotores e motocicletas e similares PROMOT e
1178 considerando a Resolução CONAMA número 2 de 11 de fevereiro de 1993, que
1179 dispõe sobre os limites máximos de ruídos com veículo em aceleração e na
1180 condição parado para motocicletas, motonetas, triciclos, ciclomotores e bicicletas
1181 com motor auxiliar e veículos assemelhados nacionais e importados.

1182

1183

1184 **O SR. RICARDO DE AQUINO SALLES (Ministro de Estado do Meio Ambiente)**
1185 – Ok. Diante, então, da leitura dos considerados, coloco em votação aqueles que
1186 tiveram de acordo com a inserção levantem o crachá. 28 no total. Os contrários à
1187 inserção. Está aprovado a inserção dos considerandos. Está aprovado. Então,
1188 com isso, encerramos a reunião. Agradeço a presença de todos. Obrigado.