



MINISTÉRIO DAS CIDADES
Gabinete do Ministro

SAUS Quadra 01 Bloco H Edifício Telemundi II, Ministério das Cidades, Brasília/DF,
CEP 70070-010, Telefone: 2108-1621, - <http://www.cidades.gov.br>

Ofício nº 230/2018/GAB-MCIDADES-MCIDADES

Brasília, 27 de dezembro de 2018.

Secretaria Executiva

Ao Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA

Ed. Sede do Ministério do Meio Ambiente, - Bloco B, 8º andar, sala 842

Esplanada dos Ministérios - Ministério do Meio Ambiente

CEP: 70068-901 - Brasília/DF

Assunto: Parecer Pedido de Vistas a proposta de Resolução do CONAMA

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 02000.013.412/2018-72

Encaminho o Parecer que trata do parecer do pedido de vistas à proposta de resolução CONAMA para criação da fase Promot M5 de exigências do programa de controle da poluição do ar por motocicletas e veículos similares - Promot, para controle de emissões de gases poluentes e de ruído por ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos.



Documento assinado eletronicamente por **Kleitton Paranhos Barbosa, Assessor(a) Técnico(a)**, em 27/12/2018, às 15:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 60, da Portaria nº 102/2016 do Ministério das Cidades.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.cidades.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1593456** e o código CRC **6CADB645**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 80020.002217/2018-92

SEI nº 1593456

Ministério do Meio Ambiente
Recebido/CGGA/SEPRO
Data: 27/12/18

José Carlos
Rubrica 15455

Ao Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
Ed. Sede do Ministério do Meio Ambiente, - Bloco B, 8º andar, sala 842
Esplanada dos Ministérios - Ministério do Meio Ambiente
CEP: 70068-901 - Brasília/DF

PARECER DO PEDIDO DE VISTAS À PROPOSTA DE RESOLUÇÃO CONAMA PARA CRIAÇÃO DA FASE PROMOT M5 DE EXIGÊNCIAS DO PROGRAMA DE CONTROLE DA POLUIÇÃO DO AR POR MOTOCICLOS E VEÍCULOS SIMILARES - PROMOT, PARA CONTROLE DE EMISSÕES DE GASES POLUENTES E DE RUÍDO POR CICLOMOTORES, MOTOCICLOS E VEÍCULOS SIMILARES NOVOS.

I. INTRODUÇÃO

A presente declaração de voto retrata a análise e entendimento do Ministério das Cidades, no que tange ao pedido de vistas à proposta de Resolução CONAMA que define o estabelecimento da Fase PROMOT M5 de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos similares - PROMOT para controle de emissões de gases poluentes e de ruído por ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos e dá outras providências. Processo 02000.013412/2018-72, ocorrido por ocasião da 131ª Reunião Ordinária do CONAMA em 28 de novembro de 2018.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO E JUSTIFICATIVA DO PEDIDO DE VISTAS

Na 131ª Reunião Ordinária do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA iniciou-se a discussão sobre a redação final de proposta de resolução para instituição de nova fase do programa PROMOT para controle de emissões de gases poluentes e de ruído por ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos, quando ficou evidenciado o não consenso, e a falta de clareza das razões técnicas, a justificar, em especial a durabilidade a ser exigida do sistema de controle de emissões para motocicletas com velocidade máxima menor que 130 km/h.

A discussão se dividia entre igualar as exigências da normativa equivalente do Parlamento Europeu - EURO 5, de 20.000 Km para esta categoria de motocicletas, ou se o país passaria a exigir um modelo muito mais rigoroso, de 35.000 Km, para tais modelos.

Conforme se demonstrava nos calorosos debates, não havia a certeza, como de fato verificou-se não há, de que a aprovação de medida muito mais rígida daquela imposta pelo Conselho da União Europeia, reconhecida como uma das mais rigorosas do

mundo, não trará, na prática, os benefícios esperados para o país e para a sociedade como um todo.

Acreditamos que a exigência de uma maior durabilidade relacionada a emissão de gases não se dará pela imposição de uma regra que, como apresentou a indústria, se mostra inexecutável, sendo muito mais eficaz a adoção de medidas voltadas para a frota circulante, em especial no sentido de impor ao usuários uma obrigação de se manter a integralidade do sistema de controle de emissões, o que somente será atingido por meio de um plano de fiscalização e controle da frota de veículos.

Por não termos a convicção de que o limite exigido do sistema de controle de emissões para motocicletas com velocidade máxima menor que 130km/h em 35.000 Km não deixaria a indústria nacional enfraquecida, além de isolar o país frente ao descompasso com as normas exigidas internacionalmente, é que justificamos o pedido de vistas, com o fim de propiciar um maior estudo sobre o processo.

3. PARECER DESTE MINISTÉRIO

Este parecer é elaborado a partir das informações trazidas aos autos nos debates havidos, bem como pelo conteúdo da Nota Técnica nº 1799/2018-MMA e do PARECER n. 00608/2018/CONJUR-MMA/CGU/AGU. além de outros documentos integrantes do processo 02000.013412/2018-72.

Ponderação inicial que fazemos é a de que não há, s.m.j., providências ao determinado no Parecer 00608/2018/CONJUR-MMA/CGU/AGU, no tocante à necessidade de serem ouvidos os ministérios competentes acerca da matéria em debate.

Em referido Parecer, a AGU se posiciona categoricamente pela necessidade de oitiva de Ministérios sobre o discutido no presente processo, afirmando:

"vê-se que não houve oitiva dos 'Ministérios competentes', expressão referida no fim do inciso VI do art. 8º da Lei nº 6.938/1981. Deve a consulente discriminar quais ministérios devem ser ouvidos, de modo fundamentado nos autos".

Aliás, a própria Advocacia da União deixa clara a razão de tal medida:

"Quid Júris? A finalidade do dispositivo legal é que a oitiva dos Ministérios competentes para o tema agregue informações e gere uma melhor instrução processual, fazendo com que, ao fim e ao cabo, o Plenário do CONAMA possa decidir diante de informações claras. Também a oitiva aos ministérios competentes pode repercutir e ser levada em conta pelos demais órgãos do CONAMA, a exemplo das câmaras técnicas, CTAJ, etc. etc".

A sugestão da Advocacia Geral da União acerca do dever de oitiva dos Ministérios fosse cumprido, faz este Ministério das Cidades sugerir a imediata paralisação das

discussões e continuidade das votações da Resolução PROMOT 5, dando-se fiel cumprimento da legislação, e com isso evitando-se, inclusive, mácula ao processo e questionamentos futuros sobre inconstitucionalidades e/ou ilegalidades.

Ademais, verificamos que inexistem no processo CONAMA, inclusive na Nota Técnica que o instrui, elementos que demonstrem a (i) viabilidade de ser exigido um padrão tão mais rigoroso do que aquele imposto pelo Parlamento Europeu e Conselho da União Europeia para a durabilidade do sistema de controle de emissões para motocicletas com velocidade inferior a 130 Km/h; (ii) a real utilidade e benefícios de tal medida; (iii) quais os impactos que esta exigência trará para a indústria nacional e economia do país; e (iv) se não há violação ao Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio da Organização Mundial do Comércio (Acordo TBT da OMC).

Entende este Ministério que o próprio Regimento Interno do CONAMA exige que a proposta de resolução, deverá ser apresentada, justificadamente, com conteúdo técnico mínimo necessário à sua apreciação (art. 12, caput), sendo que o mesmo regimento determina como condição mínima de justificativa, dentre outros pontos, as informações sobre impactos e consequências esperados e setores a serem afetados pela aprovação da matéria (§1º, V, do art. 12), o que não vislumbramos no presente caso.

Igualmente demonstrando a preocupação que deve prevalecer sobre os impactos das medidas que uma Resolução CONAMA pode acarretar é que §2º do artigo 12 do Regimento Interno indica dever à Secretaria Executiva do CONAMA de consultar, também, outras instituições que não apenas aquelas vinculadas ao órgão, medida que não foi adotada.

Citamos, ainda, que as deliberações acerca de uma Resolução devem ser precedidas da devida explanação sobre os impactos e as consequências da aprovação da matéria, tal como prevê a alínea "c" do inciso II do artigo 22 do Regimento Interno, o que uma vez mais não vislumbramos presente.

Todas as referências acima, que demonstram o dever de real preocupação sobre a efetividade e os impactos das medidas deliberadas, servem para reforçar a necessidade de maior estudo em especial sobre a durabilidade a ser exigida do sistema de controle de emissões para motocicletas com velocidade máxima menor que 130 km/h.

Transcrevemos duas declarações ocorridas na 8ª Reunião Extraordinária da CT de Assuntos Jurídicos que demonstram a preocupação de alguns Conselheiros pela maior participação da Câmara Técnica.

A Primeira é a declaração do Sr. Bruno Lúcio Scala Manzolillo (FBCN, transcrição, linhas 4592 e seguintes):

"Você já sabe, não é Adriana? São tantas observações para o plenário, o tempo todo que eu estou aqui eu nunca vi uma proposta de Resolução que passou pela CTAJ e segue com tantas observações para o Plenário. Geralmente nesse hora a gente diz: olha, nós tem voltar para a Câmara Técnica. Eu sei que é um absurdo, uma complicação,

vai para o Plenário para fazer o quê? Para o plenário mandar para a Câmara Técnica. "

A segunda, do Sr. Sidarta Jorge de Azeredo Souto (Presidente da CTAJ, transcrição, linhas 4610 e seguintes):

"Fazendo coro às observações do Dr. Bruno, FBCN, concordo em género, número e grau, nós não estamos devolvendo para a Câmara Técnica porque existe um pedido de apreciação e aprovação desse exercício, mas fica o alerta para a Câmara Técnica de que a aprovar às pressas a Resolução com uma série de falhas, isso acaba acarretando a responsabilidade da CTAJ de ou promover as alterações ou devolver para a Câmara Técnica. Sendo que muitas das alterações que se fossem feitas aqui são efetivamente alteração de mérito, que determinariam a devolução para a CTQAGR. Inclusive diante dos últimos episódios em que a CTAJ foi responsabilizada por estar promovendo alterações indevidas. Então, fica o alerta ao D-Conama e aos representantes da CTQAGR aqui presentes que levem essa ponderação para as Resoluções futuras. "

A própria Confederação Nacional da Indústria, na sua justificativa para o pedido de vistas, agora na 131ª Reunião Ordinária do CONAMA, apontou a falta de clareza e profundidade dos debates da Câmara Técnica acerca do quesito durabilidade.

Vejamos, neste sentido, transcrição da justificativa dada pelo Sr. Wanderley Coelho Baptista (CNI, transcrição, linhas 1072 e seguintes):

"Wanderley, CNI. Bom-dia senhores Conselheiros e Conselheiras. A CNI tem preocupação com relação ao ponto de durabilidade. Também achamos que o tema foi debatido e aprovado de maneira muito rápida dentro da Câmara Técnica. Achamos que há necessidade de um esclarecimento maior aos senhores Conselheiros, com mais prazo. Temos muitos outros elementos, obviamente que não converge com o pedido do Doutor Carlos Bocuhy, mas achamos que sim, em se aprovando o pedido de vistas a CNI acompanharia o pedido de vistas pra essa proposta de Resolução. Obrigado."

O Ministério das Cidades se preocupa pela falta de elementos a justificar a imposição de uma durabilidade do sistema de controle de emissões de poluentes para motocicletas com velocidade menor de 130 Km/h em nível muito maior do que a prevista pelo Parlamento Europeu (EURO 5).

Não foram discutidos os reais benefícios de tal medida, visto que foi comentado pela indústria que 95% das motocicletas desta categoria não são destinadas ao mercado de motofrete, e possuem, por tal conta, utilização nos patamares dos demais países.

Ainda, sequer foram apontados dados reais sobre a utilização de motocicletas em todas as regiões do país, e de que forma essa ampliação do prazo de durabilidade do sistema de controle poderia auxiliar na redução dos poluentes.

Também não foi discutido o impacto para a indústria, e de que forma tal sistema poderia ser implantado, incluindo custos no desenvolvimento de tecnologia, e de que forma isso recairia sobre os consumidores finais - lembrando que a motocicleta consome muito menos combustível, e dispersa muito menos poluentes do que um veículo automotor, não parecendo ser a melhor medida uma imposição injustificada de mecanismo que lhe encareça o preço final.

Ademais, não custa lembrar que não adianta impor durabilidade de sistema de controle de poluentes e, na prática, permitir que os destinatários finais o alterem, trocando escapamentos, fora das características originais, substituídos no mais das vezes por equipamentos de baixa qualidade.

Por fim, temos importante questão relacionada ao Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio da Organização Mundial do Comércio, e de que forma uma imposição de durabilidade bem acima daquela imposta pelo mercado europeu poderia ser entendida como protecionista ao mercado nacional.

Por tais fundamentos, somos de acordo com a Proposta de Resolução - versão limpa apresentada na 131ª Reunião Ordinária CONAMA, *com exceção da previsão de durabilidade de 35.000 km a ser exigida do sistema de controle de emissões para motocicletas com velocidade máxima menor que 130 km/h, votando, neste ponto, pela aplicação do mesmo padrão EURO 5, e determinando que a indústria atenda até 2023 a durabilidade do sistema de controle de emissão de poluentes de 20.000 Km para ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos com velocidade máxima menor que 130 km/h.*



DANILO FERREIRA GOMES

CONSELHEIRO DO CONAMA

CHEFE DE GABINETE DO MINISTRO DAS CDADES