



Confederação Nacional da Indústria

Brasília, 17 de janeiro de 2019.

Ilustríssima Sra. Adriana Sobral Barbosa Mandarinó
Diretora do Departamento de Apoio ao Conama (DCONAMA)
Conselho Nacional do Meio Ambiente

Ref. 02000.013412/2018-72

Prezada Senhora,

Em continuidade ao pedido de vista formulado pela Confederação Nacional da Indústria, na 131^a. Reunião do CONAMA e atendendo o prazo previsto no art. 21, §3º do Regimento Interno do CONAMA, servimo-nos do presente para encaminhar parecer sobre a proposta de resolução que objetiva estabelecer a fase **M5** do Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares – PROMOT.

Atenciosamente,

Wanderley Coelho Baptista

Confederação Nacional da Indústria



Confederação Nacional da Indústria

PARECER

Processo: 02000.013412/2018-72

I. BREVE RELATÓRIO

1. Na 131ª Reunião Ordinária desse Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), realizada nos dias 28 e 29 de novembro de 2018, submeteu-se à apreciação do plenário proposta de resolução (“Proposta”) que tem por objetivo estabelecer a fase **M5** do Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares – PROMOT.

2. Antes de chegar ao plenário, a Proposta havia tramitado na Câmara Técnica de Qualidade Ambiental e Gestão de Resíduos e na Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, tendo o texto original recebido várias emendas.

3. Por entender que a matéria demandava melhor aprofundamento quando foi submetida ao plenário, os seguintes órgãos e entidades pediram vista e tiveram seu pleito aprovado: Confederação Nacional da Indústria (“CNI”), Entidade Ambientalista PROAM, Entidade Ambientalista APROMAC, Entidade Ambientalista GERC, Governo de Amazonas, Ministério das Cidades e ANAMMA Nordeste.

4. Durante o prazo de vista, a CNI recebeu de representantes da indústria um estudo técnico detalhado sobre o tema tratado na resolução (“Estudo Técnico”), que segue anexado. Esse material será mencionado adiante oportunamente, pois apresenta dados técnicos fundamentais para a tomada de decisão regulatória pelo CONAMA sobre a Proposta.

5. Após a análise do texto da Proposta, do material utilizado para embasá-lo e do Estudo Técnico recebido durante o período de vista, apresentamos o presente parecer por meio do qual propomos a **aprovação da proposta com uma importante alteração do art. 9, relacionada à durabilidade**. As razões desta proposição estão apresentadas adiante.



Confederação Nacional da Indústria

II. O HISTÓRICO DE IMPLEMENTAÇÃO DO PROMOT E DOS RESULTADOS OBTIDOS

6. O Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares (“PROMOT”) foi instituído pela Resolução nº 297, do CONAMA, de 26 de fevereiro de 2002, e vem sendo aperfeiçoado ao longo dos anos. Sua implementação ocorreu em razão da necessidade de se reduzir a poluição atmosférica causada por motocicletas e similares.

7. Como registra o próprio Ministério do Meio Ambiente¹, a criação do PROMOT foi inspirada na Diretiva das Comunidades Europeias de nº 97/24/EC, que instituiu um programa de controle de emissão de poluentes por motocicletas para os países membros da União Europeia. Esse programa foi instituído por fases, tendo iniciado como o chamado Euro 1 e estando atualmente no Euro 5. Cada fase instituiu novos avanços tecnológicos para melhorar o controle emissões de poluentes e fixou prazos razoáveis para adaptação da indústria.

8. Seguindo a mesma lógica, o programa brasileiro vem sendo implementado em fases ao longo dos anos, sendo que cada uma delas guarda correspondência com a equivalente europeia. Como o programa brasileiro começou depois, é natural que haja uma pequena diferença temporal entre a adoção das medidas do programa Euro e sua implementação em território nacional pelo PROMOT. A tabela abaixo ilustra essa relação:

FASE PROMOT	Período	Equivalência europeia
M-1	2003-2005	Euro 1
M-2	2006-2008	Euro 2
M-3	2009-2014	Euro 3
M-4	2014-atual	Euro 4
M5	em discussão	Euro 5 (?)

Tabela 1: Equivalência entre PROMOT e Euro

9. Evidente, portanto, que desde a implantação do Programa de Controle de Emissões de Gases Poluentes para Motociclos – PROMOT – no ano de 2003, as autoridades brasileiras sempre adotaram como parâmetro a legislação existente na Europa destinada a regulamentar o procedimento de homologação desses veículos, e gradualmente, a cada etapa implantada, ganhos significativos na redução dessas emissões foram alcançados.

¹ Disponível em: <http://www.mma.gov.br/estruturas/163/arquivos/promot_163.pdf>. Acesso em: 13 de dez. 2018.

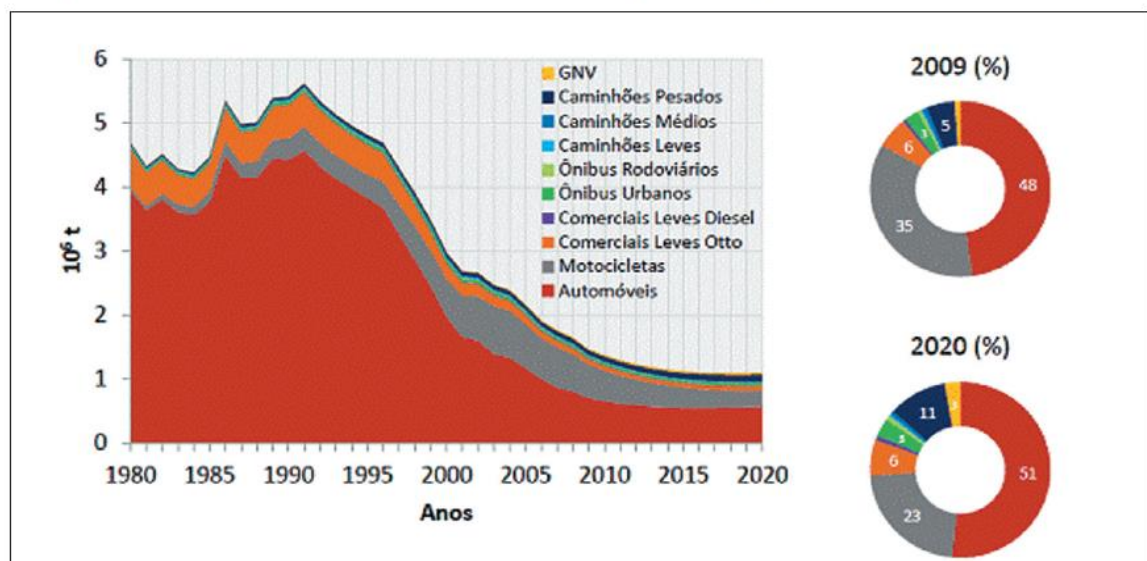
10. Destaque para a fase PROMOT M3, implantada em janeiro de 2009, apenas 6 anos depois do início do programa para motocicletas, foi muito expressiva pois, a partir de então, as motocicletas passaram a atender ao mesmo limite de emissões dos veículos leves.

11. A fase M4 (quatro) do programa representou mais um ganho significativo, pois mesmo mantendo o limite de emissões, os ensaios destinados a homologação das motocicletas passaram a ser realizados pelo regime WMTC (World Motorcycle Test Cycle), muito mais severo, tendo em vista que representa situações reais de rodagem no dia a dia das grandes cidades.

12. Essa forma de implementação por fases tem dois objetivos centrais: (i) permitir que a indústria automobilística nacional tenha **tempo para desenvolver e implementar as mudanças tecnológicas** necessárias para cumprir os padrões mais rigorosos; e (ii) assegurar **previsibilidade normativa e planejamento**, uma vez que eles já sabem que a fase seguinte será equivalente àquela adotada no modelo europeu.

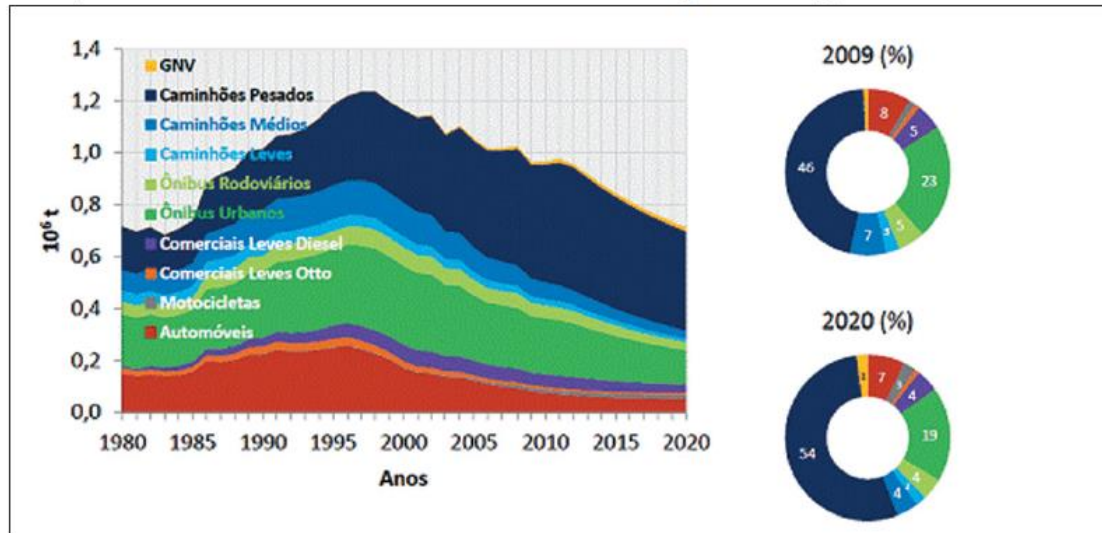
13. Esse modelo de implementação alcançou resultados significativos, como se verifica em estudo publicado pelo IBAMA do qual se extrai os seguintes gráficos representativos da redução de emissão de CO e NOx ao longo do tempo:

Gráfico 4 – Emissões estimadas de CO por categoria de veículos



Fonte: https://www.ibama.gov.br/phocadownload/veiculosautomotores/manual_proconve%20promot_portugues.pdf

Gráfico 6 – Emissões estimadas de NOx por categoria de veículo



Fonte: https://www.ibama.gov.br/phocadownload/veiculosautomotores/manual_proconve%20promot_portugues.pdf

14. Não em vão, o programa vem sendo considerado um sucesso pelos próprios órgãos proponentes da resolução ora analisada, como reconhecido na nota técnica elaborada pelo Ministério do Meio Ambiente que acompanhou a Proposta (Nota Técnica nº 1799/2018-MMA):

“Assim, resta claro desse histórico, que mesmo na ausência da efetiva implantação de outras medidas de controle de emissões importantes para a melhoria da qualidade do ar tais como a inspeção e manutenção veicular para reduzir emissões da frota circulante; controle de emissões evaporativas nos postos de gasolina; e redução das emissões de fontes fixas, o PROCONVE e o PROMOT tem papel singular e irrefutável para a melhoria da qualidade do ar no Brasil.” (grifamos)

15. O mesmo reconhecimento é feito pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB), responsável pela homologação de motocicletas e afins para que esses produtos possam ser comercializados e que participou da elaboração da Proposta:

A Resolução Conama CONAMA 432 de 2011 e 456 de 2013 instituíram a fase M4 do Promot, onde, além de prever procedimentos de ensaios mais rigorosos e realista, também prevê a introdução dos limites de emissão evaporativa. O que significa um grande avanço para o país, posto que poucos países no mundo tem este tipo de controle ambiental, o que coloca o Brasil na vanguarda do controle de emissão de poluentes.²

² Disponível em: <https://cetesb.sp.gov.br/veicular/promot/>. Acesso em: 14 mai. 2018.



Confederação Nacional da Indústria

16. Diante desse cenário, seria de se esperar que esse modelo fosse mantido para a próxima fase do PROMOT, chamada de M-5, que deveria espelhar o Euro 5. E de fato é o que se verifica na maior parte do seu texto, como será melhor esclarecido no tópico seguinte. Contudo, uma das alterações propostas, que trata da **durabilidade**, representa um rompimento dessa lógica e pode levar a resultados indesejados para o meio ambiente e para a indústria nacional.

III. DAS MUDANÇAS PROPOSTAS PELA RESOLUÇÃO E A QUESTÃO DA DURABILIDADE

17. As principais mudanças propostas pela minuta de resolução ora analisada são as seguintes:

(i) redução dos limites máximos de emissão de poluentes proveniente de escapamento e controle de novas substâncias: essa medida reduz a tolerância de emissão de poluentes da fase anterior e passa a controlar a emissão de novos materiais (ex. materiais particulados).

(ii) aumento de amostragem para controle de produção: essa medida aumenta a garantia de que os veículos vendidos pelo fabricante estarão em conformidade, identificando eventuais desvios produtivos que poderiam distorcer o controle.

(iii) fixação de novos limites de emissão evaporativa: essa medida tem por objetivo assegurar melhor controle das emissões evaporativas.

(iv) adoção do sistema de diagnose de bordo (OBD): esse sistema permite que eventuais desajustes que poderiam levar à emissão de poluentes em desacordo com a regulamentação sejam identificados rapidamente.

(v) alteração da durabilidade: aumento do acúmulo de quilômetros para comprovação da durabilidade de emissões.

18. Esse conjunto de alterações certamente acarretará significativo avanço no controle e redução na emissão de poluentes e tende a perpetuar o sucesso do programa. Além disso, os itens i, ii, iii, e iv estão alinhadas com a fase Euro 5, garantindo a previsibilidade regulatória e o desenvolvimento de veículos globais, com otimização de investimentos.

19. Contudo, em relação ao item v, a resolução rompe a tradição do PROMOT e **surpreende** com uma proposta de alteração da durabilidade **incompatível com a Euro 5** para motocicletas, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima menor que 130 km/h. O texto proposto pela resolução é o seguinte:



Confederação Nacional da Indústria

Art. 9º A partir da Fase PROMOT M5, a determinação dos fatores de deterioração - FD, conforme previsto no art. 10 da Resolução CONAMA nº 432, de 13 de julho de 2011, deverá seguir os seguintes critérios:

I - a partir de 2023, para ciclomotores, a distância a ser percorrida para a determinação dos FD é de 11.000 km;

II - a partir de 2023, para novos modelos de motocicletas, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima menor que 130 km/h, a distância a ser percorrida para a determinação dos FD é de 20.000 km;

III - a partir de 2023, para novos modelos de motocicletas, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima maior ou igual a 130 km/h, a distância a ser percorrida para a determinação dos FD é de 35.000 km;

IV - a partir de 2025, para novos modelos de motocicletas, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima menor que 130 km/h, a distância a ser percorrida para a determinação dos FD é de 35.000 km;

V - a partir de 2027, para todos os modelos de motocicletas, triciclos e quadriciclos, a distância a ser percorrida para a determinação dos FD é de 35.000 km.

20. A tabela abaixo indica os critérios propostos, sendo destacado em verde aqueles compatíveis com a Euro 5 e em amarelo o que dela é divergente:

Tipo de veículo	Euro 5 ³	Proposta de M-5
Ciclomotores	11.000km	11.000km
Motociclos, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima menor que 130 km/h,	20.000km	A partir de 2025: 35.000km
Motociclos, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima maior ou igual a 130 km/h	35.000km	A partir de 2023: 35.000km

Tabela 2: Comparativo de durabilidade entre EURO 5 e Proposta de M-5

21. Como se pode verificar, para os motocicletas, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima **maior** ou igual a 130km/h e para os ciclomotores, a proposta brasileira está em consonância com a normativa europeia. Contudo, para motocicletas, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima **menor** que 130 km/h, enquanto o Euro 5 fixa a durabilidade em 20.000km, a norma brasileira propõe 35.000 a partir de 2025, o que representa um acréscimo de **75%** em comparação com o parâmetro europeu.

³ Anexo VII do Regulamento (UE) N.º 168/2013

IV. ENTENDENDO A DURABILIDADE

22. Para entender o impacto da mudança proposta, é fundamental entender o que é **durabilidade** no contexto aqui tratado.

23. A partir do PROMOT-4, os fabricantes e importadores de ciclomotores, motocicletas, triciclos e quadriciclos passaram a assegurar que os critérios de emissão fixados seriam atendidos mesmo após o veículo percorrer determinada quantidade de quilômetros. O objetivo era assegurar que o desgaste dos componentes inerentes ao uso não prejudicasse o cumprimento da norma.

24. Para tanto, determinou-se que, nos processos de homologação, os fabricantes e importadores de ciclomotores, motocicletas, triciclos e quadriciclos deveriam aplicar os **fatores de deterioração** (FD) obtidos conforme Norma ABNT NBR 14008, ou norma sucedânea, às emissões dos veículos de mesma configuração de motor e transmissão. Na fase **M-4**, quando a exigência foi instituída, a determinação do fator de deterioração seguiria a seguinte regra:

Tipo de veículo	Distância a ser percorrida
Ciclomotores	11.000km
Motociclos, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima menor que 130 km/h,	18.000km
Motociclos, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima maior ou igual a 130 km/h	30.000km

Tabela 3: Durabilidade na fase M-4

25. Isso significa que, na fase M-4, o fabricante/importador deveria assegurar que os componentes e sistemas de controle de emissão poluentes teriam uma durabilidade equivalente ao número de quilômetros acima. Ou seja, que até essa quilometragem todos os parâmetros fixados na legislação seriam satisfatoriamente atendidos. Após essa quilometragem ser ultrapassada os sistemas não param automaticamente de funcionar, mas o fabricante só é obrigado a fazer testes que assegurassem seu funcionamento até a quilometragem estabelecida de forma a atingir os objetivos pretendidos pelo regulador.



Confederação Nacional da Indústria

26. Para atender essa exigência, a indústria precisou fazer importantes investimentos em tecnologia ao longo do tempo. Não obstante as dificuldades inerentes a esse processo, a forma como o PROMOT vem sendo implementado, acompanhando o modelo europeu, vem permitindo que esses obstáculos sejam superados e que os parâmetros fixados sejam sempre atendidos. Essa harmonização entre o programa brasileiro e o europeu desempenha um papel central neste processo, pois permite que investimentos globais, já que produtos com as mesmas características podem ser vendidos no mundo todo.

27. Para a fase M-5, a expectativa da indústria era que os parâmetros da Euro 5 fossem adotados, já que, como visto, todo o histórico do PROMOT seguiu essa regra. Por isso, todo o planejamento seguiu essa premissa. No entanto, conforme já foi demonstrado, a proposta ora analisada frustra essa legítima expectativa para os motocicletos, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima menor que 130 km/h, conforme detalhado na Tabela 2 acima indicada, ao estabelecer uma durabilidade de 35.000km a partir de 2025.

28. Importante destacar que a alegação feita nas reuniões técnicas e plenárias do CONAMA, de que depois de 18.000 km rodados ou de 35.000 km rodados, os catalisadores passar a ser inúteis, NÃO é verdadeira.

29. Em verdade as fabricantes garantem o índice de emissões por, no mínimo 20.000 km, sendo que a real durabilidade dependerá de inúmeros fatores externos. Ou seja, à depender das condições de uso e manutenção da motocicleta, a durabilidade poderá ser maior, mas nunca inferior aos 20.000 km.

V. DA NÃO APRESENTAÇÃO DE JUSTIFICATIVA TÉCNICA PARA A AMPLIAÇÃO DA DURABILIDADE

30. Diante da ruptura com um modelo que vem funcionando há quase 20 anos, pelo qual o PROMOT espelha o EURO, seria de se esperar que a Proposta fosse acompanhada de densa e apropriada **justificativa técnica** para embasá-la.



Confederação Nacional da Indústria

31. Entretanto, quando se verifica a nota técnica que acompanhou a Proposta (Nota Técnica nº 1799/2018-MMA), constata-se que essa imprescindível justificativa não foi apresentada. Na verdade, a alteração da durabilidade é mencionada vagamente apenas para reconhecer que essa seria “uma das mudanças mais significativas em relação a Fase M4”.

32. Ora, em se tratando de “uma das mudanças mais significativas” e do ineditismo representado pelo descolamento do padrão europeu, era de se esperar que justamente para este ponto fossem apresentadas razões robustas. Em vez disso, o que se constata é que própria nota reconhece a falta maturidade da Proposta ao afirmar que ela deveria ser submetida ao plenário , “*ainda que persistam temas que carecem de debate mais aprofundado, esclarecimentos adicionais ou complementações*”. Tudo isso para que o tema fosse analisado ainda em 2018.

33. Como é sabido, qualquer proposta de resolução submetida ao CONAMA deve ser acompanhada de justificativa detalhada que considere, no mínimo, as seguintes informações, nos termos do art. 12, §1º do seu Regimento Interno:

§1º A justificativa da proposta de resolução deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

I - relevância da matéria ante às questões ambientais do País;

II - degradação ambiental observada, quando for o caso, se possível com indicações quantitativas;

III - aspectos ambientais a serem preservados, quando for o caso, se possível, com indicações

quantitativas;

IV - escopo do conteúdo normativo;

V - impactos e consequências esperados e setores a serem afetados pela aprovação da matéria.

34. A Proposta não atende esses requisitos para a questão da durabilidade. Ainda que se possa presumir que o controle de emissão de poluentes seja uma matéria relevante, para fundamentar as medidas apresentadas para esse objetivo, em especial aquela que rompe com o modelo de sucesso adotado há quase 20 anos pelo PROMOT, seria fundamental demonstrar, pelo menos, (i) a degradação ambiental que seria observada em razão da adoção do parâmetro do Euro 5; (ii) os aspectos ambientais a serem preservados com a durabilidade ampliada; e, especialmente, (iii) os impactos e consequências esperados



Confederação Nacional da Indústria

e setores a serem afetados pela aprovação da matéria. Porém, nada disso foi observado até o momento.

35. Essa exigência feita pelo Regimento Interno tem natureza de autêntica **análise de impacto regulatório**, pois busca permitir que o CONAMA tenha condições de avaliar se a normativa terá condições de resolver o problema apresentado, se é a melhor medida para alcançar esse resultado e se poderá ter efeitos adversos. Com sua inobservância, nada disso foi levado à devida análise e discussão.

VI. DO EQUÍVOCO DAS PREMISSAS UTILIZADAS NO CURSO DO DEBATE PARA JUSTIFICAR A PROPOSTA DE DURABILIDADE

36. Diante da falta de justificativa técnica para o desvio de rota representado pela Proposta no tocante à durabilidade, no curso dos debates realizados âmbito das Câmaras Temáticas, houve uma tentativa de construção dessa justificativa por representantes que defendiam a proposição. O principal argumento apresentado nesse sentido era o de que as motocicletas brasileiras teriam um uso muito maior do que as europeias e isso justificaria uma maior durabilidade.

37. A manifestação abaixo, feita na Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, ilustra esse ponto de vista:

A durabilidade das emissões para motos até 130 quilômetros por hora, que são a maioria utilizadas aí em mototáxis, entregas. Você colocar uma durabilidade até 2025, para 30... Até para 35.000 quilômetros, enquanto na Europa esse valor ele atinge até 20.000 quilômetros. Então, esse plus, essa diferença ela se justifica justamente pelo alto índice de uso que as motos têm no Brasil e foi o argumento colocado na Câmara Técnica para aprovar essa diferença da durabilidade praticada na Europa com o Brasil. Mas tirando esse ponto todas as exigências aqui ficaram paripasso com o Euro 5.

38. Porém, esta tese não se sustenta, uma vez que: (i) o perfil de uso de motocicletas na cidade de São Paulo, que foi usado como referência para a defesa da maior durabilidade, não corresponde ao perfil médio de uso desse tipo de veículo no Brasil; (ii) há uma tendência na mudança do perfil da frota das motocicletas nacionais; (iii) a principal causa de poluição atmosférica é a falta de manutenção adequada dos veículos colocados no mercado. Esses pontos serão melhor explorados adiante.



Confederação Nacional da Indústria

A. O PERFIL DO USO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO NÃO REFLETE A REALIDADE NACIONAL

39. O único levantamento estatístico utilizado para embasar o argumento de que a frota brasileira rodaria mais do que a europeia é um levantamento feito no **município** de São Paulo pelo curto período em que nela se realizou inspeção veicular.

40. Contudo, quando se olha para a frota brasileira, constata-se que um estudo feito apenas no município de São Paulo não pode ser utilizado como referência para a fixação de parâmetros para todo o território nacional. Pelo menos dois motivos levam a essa conclusão.

41. O primeira é que as vendas no município de São Paulo, representam apenas 3,15% de toda a venda do mercado nacional. Para essa finalidade utilizamos como base o volume de faturamento da Moto Honda da Amazônia, por ter a maior participação de mercado, em números absolutos do faturamento dos anos de 2017 e 2018.

42. Logo, **estar-se-ia criando uma regra com base na exceção** e não considerando o perfil médio do usuário existente no amplo território nacional, uma vez que esse dado não está disponível atualmente, especialmente pela ausência de adoção da inspeção veicular no País.

43. O segunda é que, dadas as características da cidade de São Paulo, o perfil de uso não tem como se replicar em outros locais, pois nenhum município no Brasil se assemelha a essa metrópole. Tanto isso é verdade, que historicamente a cidade tem adotado medidas de controle de poluição atmosférica que não encontram correspondente em outra cidade brasileira, caso da própria inspeção veicular e do rodízio de veículos.

44. Assim, ainda que os dados apontados única e exclusivamente para o município de São Paulo estejam corretos, não há como utilizá-los como referência para a definição de uma política nacional composta por mais de 5.570 (cinco mil, quinhentos e setenta municípios)



Confederação Nacional da Indústria

45. Diante disso, os argumentos utilizados para justificar que no Brasil as motocicletas são usadas de modo diverso do resto do mundo não se sustentam, não havendo razão para se estabelecer distâncias de durabilidade diferentes da Europa, ratificando-se, pois, que a melhor decisão é pelo pleno alinhamento da fase 5 do PROMOT à Diretiva Europeia.

B. DA INCONSISTÊNCIA DOS DADOS CONSTANTES DO RELATÓRIO CONTROLAR N° 2012/06_V2

46. O cerne da questão versa em torno da durabilidade a ser exigida no PROMOT corresponder a um índice 75% superior ao exigido na EURO. Pois bem, fato é que os dados extraídos do Relatório Controlar N° 2012/06_V2 utilizados como base para fundamentação de uma durabilidade maior encontram-se eivados de vícios e inconsistências que maculam todos os levantamentos dele decorrente.

47. De início, importante consignar que os dados se referem ao mercado de motocicletas circulantes em 2001, época em que a frota de motocicletas a gasolina correspondiam a 97% do total, sendo apenas 3% de modelos flex.

48. Com o passar do tempo essa realidade é atualmente inversa, sendo inadmissível se utilizar de dados tão discrepantes do atual cenário nacional.

49. Extraí-se do item “**Frota inspecionada em 2011**”, de forma literal:

“Do total de veículos inspecionados, 97% são movidos a gasolina e 3% são flex...”

50. Mais adiante, constatamos a seguinte afirmação:

“A frota inspecionada tem a distribuição por ano de fabricação caracterizada na Figura 2.1, (...) o que indica elevada evasão desse tipo de veículo da inspeção, fato que recomenda medidas por parte da administração pública para identificar a origem de tais discrepâncias e reverter essa situação” – grifos nossos.



Confederação Nacional da Indústria

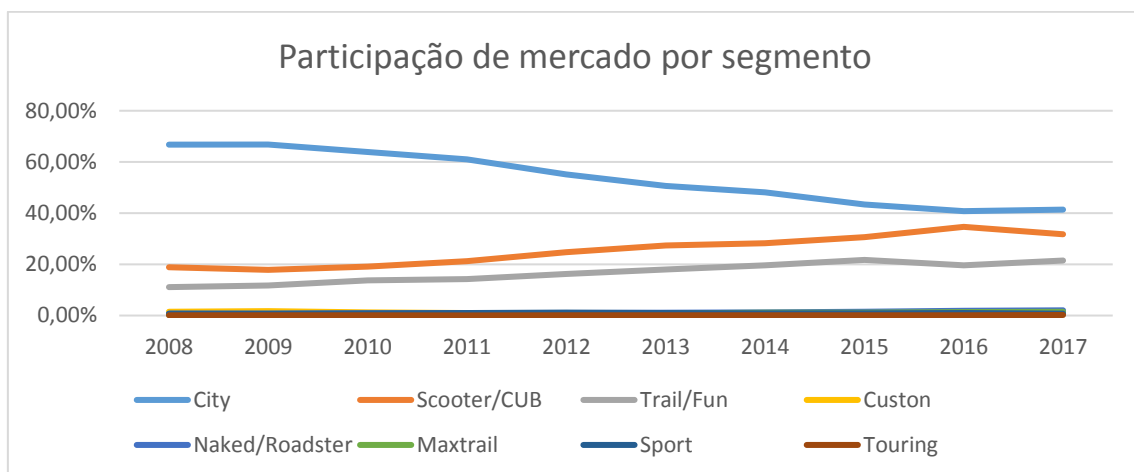
51. Por fim, mas tão importante quanto, no item “**Quilometragem anual**” identificou-se um fato que, por si só, serve para dirimir de uma vez a imprestabilidade do estudo utilizado:

“A curva de quilometragem versus idade feita para os motocicletos mostrou que a variação em função da idade não apresentou o mesmo comportamento determinado no ano passado (...). Tendo em vista que este comportamento é anômalo, recomenda-se novo levantamento com as inspeções de 2012 e a análise evolutiva em todos os exercícios” – grifos nossos.

52. Devidamente demonstrado que os próprios índices utilizados pelo órgão se mostram inadequados para o fim que se destinam, resta clara a necessidade de rediscussão acerca dos critérios utilizados para exigência tão superior do quesito durabilidade.

C. TENDÊNCIA DE QUEDA NO SEGMENTO CITY E AUMENTO NO SEGMENTO SCOOTER

53. Verifica-se atualmente uma tendência de queda de participação nas vendas das motocicletas tipo City⁴, utilizadas pelos motofretistas com maior frequência, e um aumento do tipo Scooter, conforme gráfico abaixo, extraído do Estudo Técnico:



⁴ A categoria City pode ser definida como o estilo padrão de motocicleta no Brasil, consideradas de tamanho compacto, menos potentes e de fácil pilotagem.



Confederação Nacional da Indústria

54. Essa mudança é significativa porque o perfil do usuário dos modelos City normalmente está associado a um uso mais intenso, como o feito pelos motofretistas, ao passo que os modelos Scooters são utilizadas por usuários que normalmente se deslocam de casa para o trabalho, fazendo percursos menores ao longo de sua vida útil. Isso significa que, mantida essa tendência, faria mais sentido se propor uma redução da durabilidade do que um aumento, pois motocicletas que percorrem menor quilometragem tem ganhado espaço na frota.

55. Cabe registrar que o perfil de quem optou por uma Scooter é totalmente diverso da categoria City, fato este que já foi inclusive objeto de matéria pela mídia especializada⁵.

56. Tais fatores, sumariamente desconsiderados, influenciam diretamente nos dados utilizados como base pela câmara técnica e, conseqüentemente, nos resultados esperados desta nova fase do programa.

D. UMA DAS PRINCIPAIS CAUSA DE PROBLEMAS DE EMISSÃO É FALTA DE MANUTENÇÃO ADEQUADA

57. Além dos pontos acima mencionados, outro aspecto que não foi considerado pela Proposta é que uma das principais causas das emissões é a **falta de manutenção adequada dos veículos**. Sem que isso seja feito, é irrelevante o aumento da durabilidade, uma vez que essa só pode ser garantida se o produto for mantido adequadamente pelo consumidor.

58. Atualmente, como não há inspeção veicular obrigatória, a escolha pela realização ou não da manutenção é exclusivamente do consumidor. Ocorre que, de acordo com os dados do setor, após os primeiros anos de uso da motocicleta apenas 4% se mantem fiel a manutenção adequada da motocicleta.

⁵ <https://jornaldocarro.estadao.com.br/carros/engravatados-se-rendem-aos-scooters/> - acessado em 17/12/2018, às 17h32m.



Confederação Nacional da Indústria

59. Assim, não faz sentido avançar com a medida de aumento da durabilidade sem antes enfrentar o problema da falta de manutenção da frota em circulação.

60. Com efeito, a simples análise do Relatório do Controlar utilizado como base para justificativa do aumento da durabilidade registra, de forma clara e expressa, que motocicletas que são submetidas a uma manutenção regular e eficaz, foram facilmente aprovadas na inspeção de emissão de gases realizadas à época do programa, fato este que demonstra de forma cabal que se preservadas as condições originais destes veículos a durabilidade independe do tempo de uso.

61. De forma contrária, se alteradas as características originais das motocicletas, a emissão restará comprometida, mesmo para os veículos mais novos.

62. Estas constatações convergem diretamente com a tese sustentada pela indústria no que diz respeito a necessidade de se reforçar as fiscalizações afetas a frota circulante, responsáveis diretamente pelo maior número de emissões.

VII. DAS POTENCIAIS EXTERNALIDADES NEGATIVAS DECORRENTES DA ADOÇÃO DA PROPOSTA

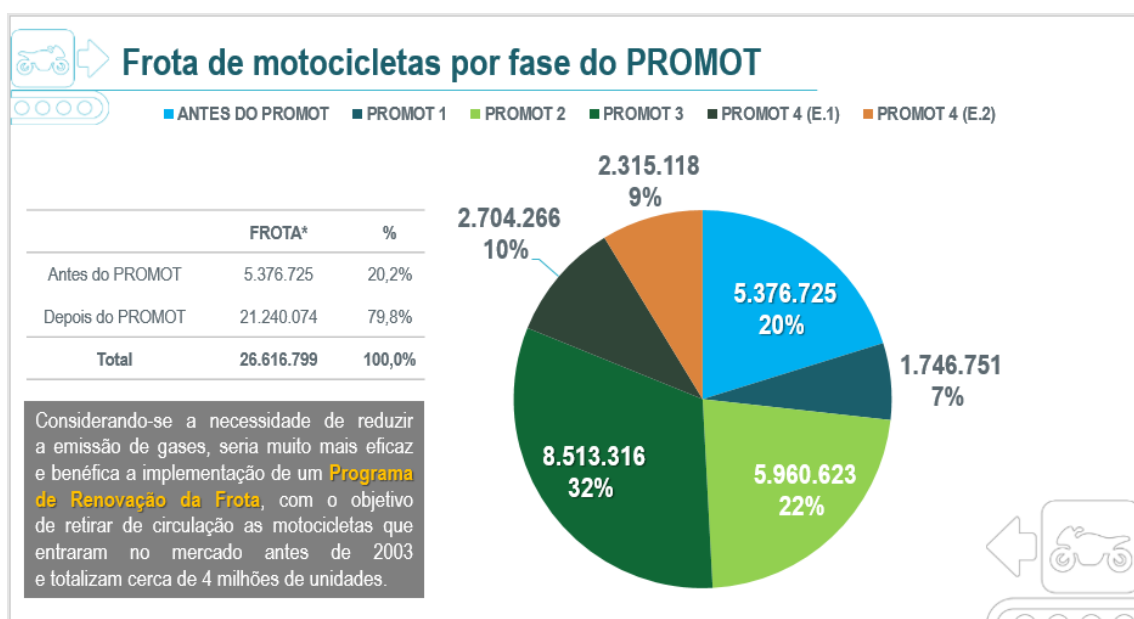
63. Além de não haver justificativa para o rompimento do modelo até agora adotado no âmbito do PROMOT, de padronização entre o programa nacional e o Euro, a adoção da Proposta, tal como se acha atualmente, pode ensejar pelo menos dois efeitos indesejados dignos de nota e que não foram nela considerados.

64. O primeiro é o **acrécimo do preço das motocicletas** para o consumidor. Isso porque o aumento da durabilidade, tal como exigido, demandará novos investimentos tecnológicos e modificação do equipamento e o custo necessário para tanto será necessariamente repassado no preço do produto. Esse acréscimo poderia fazer sentido se houvesse uma justificativa técnica para a adoção da medida, mas, como visto, não há dado técnico que lhe dê suporte.

65. O segundo – e mais grave – é que qualquer aumento do preço das motocicletas na faixa de preço em se encontram os motociclos, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima **menor** que 130 km/h gera imediata retração da demanda. Tal retração acarretará efeitos negativos para o setor, reduzindo geração de emprego, tributos e outras externalidades positivas associadas a um cenário de maior aquecimento econômico.

66. Assim, preocupação com a redução dos impactos ambientais somados ao desenvolvimento de modelos globais, implica na necessidade de o Brasil, a exemplo dos principais países do mundo, manter sua regulamentação em alinhamento com o resto do mundo, de modo que o país não seja alijado de receber os projetos mais modernos e eficientes de cada marca, bem como possa participar do comércio exterior exportando “made in Brazil”.

67. Mas não é só. O aspecto ainda mais grave dessa retração é o **desincentivo para a renovação da frota**, que impacta nociva e diretamente os objetivos do PROMOT. Isso porque, atualmente, a maior parte da frota brasileira, em razão de da idade, segue parâmetros pré-PROMOT(20%), M-1 (7%), M-2(22%) e M3(32%), conforme gráfico abaixo:





Confederação Nacional da Indústria

68. A fase M-4, que é a mais avançada do programa, representa apenas 19% da frota.

69. Assim, faria mais sentido incentivar o consumidor que ainda possui um veículo pré-PROMOT, ou mesmo M-2, a renovar seu veículo do que criar critérios mais restritos que aumentarão o preço e provavelmente o levarão a manter um produto antigo por mais tempo. O uso desse produto antigo, que não está sujeito às restrições do PROMOT ou que está sujeito a restrições menos severa, compensará com sobra qualquer avanço que pudesse ser obtido com o aumento da durabilidade.

VIII. MEDIDAS MAIS ADEQUADAS QUE PODEM SER ADOTADAS PARA REDUZIR AS EMISSÕES ATMOSFÉRICAS

70. Por um lado a adoção das regras de durabilidade propostas para os motociclos, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima **menor** que 130 km/h pode gerar as consequências acima indicadas, embora destoe do Euro 5. Mas por outro, há uma medida que pode ser adotada para mitigar a poluição atmosférica de forma mais eficiente e sem efeitos colaterais. Trata-se da adoção da **inspeção veicular obrigatória e periódica**.

71. Essa medida incentiva o consumidor a adotar um programa de manutenção periódica, que atualmente tem baixa adesão, assegurando que os avanços proporcionados pelo PROMOT sejam efetivamente refletidos na melhoria da qualidade do ar. Por isso, faria mais sentido incentivá-la do que buscar um aumento de durabilidade que traz benefícios incertos e prejuízos certos.

IX. PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

72. Em face do exposto, **propomos** que a minuta de resolução submetida à análise do plenário seja aprovada, tendo em vista que traz avanços relevantes para a próxima fase do PROMOT e contribuirá para melhorar a qualidade do ar.



Confederação Nacional da Indústria

73. Contudo, a fim de manter o modelo de harmonização entre o programa brasileiro e o europeu, que tem sido historicamente vitorioso e trazido benefícios palpáveis para a melhoria da qualidade do ar, propomos a manutenção dos mesmos critérios de durabilidade do Euro 5.

74. Por fim, visando adequarmos a implantação da fase M5 às datas debatidas nas comissões técnicas, propõe-se, igualmente, sejam considerados os anos de 2023 e 2025 - a serem observados com conformidade com o tipo de motocicleta e a respectiva durabilidade - pela qual propomos que o art. 9º do texto seja alterado, para que conste a seguinte redação:

Art. 9º A partir da Fase PROMOT M5, a determinação dos fatores de deterioração - FD, conforme previsto no art. 10 da Resolução CONAMA nº 432, de 13 de julho de 2011, deverá seguir os seguintes critérios:

~~I - a partir de 2023, para ciclomotores, a distância a ser percorrida para a determinação dos FD é de 11.000 km;~~

I - a partir de 2023, para os novos modelos de ciclomotores, a distância a ser percorrida para a determinação dos FD é de 11.000 km;

II - a partir de 2025, para todos os modelos de ciclomotores, a distância a ser percorrida para a determinação dos FD é de 11.000 km;

~~III - a partir de 2023, para novos modelos de motocicletas, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima menor que 130 km/h, a distância a ser percorrida para a determinação dos FD é de 20.000 km;~~

IV - a partir de 2025, para todos os modelos de motocicletas, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima menor que 130 km/h, a distância a ser percorrida para a determinação dos FD é de 20.000 km;

~~V - a partir de 2023, para novos modelos de motocicletas, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima maior ou igual a 130 km/h, a distância a ser percorrida para a determinação dos FD é de 35.000 km;~~



Confederação Nacional da Indústria

~~IV - a partir de 2025, para novos modelos de motocicletas, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima menor que 130 km/h, a distância a ser percorrida para a determinação dos FD é de 35.000 km;~~

VI - a partir de 2025, para todos os modelos de motocicletas, triciclos e quadriciclos com velocidade máxima maior ou igual a 130 km/h, a distância a ser percorrida para a determinação dos FD é de 35.000 km;

~~V - a partir de 2027, para todos os modelos de motocicletas, triciclos e quadriciclos, a distância a ser percorrida para a determinação dos FD é de 35.000 km.~~

§ 1º Para atendimento deste artigo, os ensaios de emissão devem ser realizados nos intervalos de manutenção do veículo, conforme o plano de manutenção recomendado pelo fabricante e/ou importador.

§ 2º Métodos de ensaios de durabilidade alternativos poderão ser aprovados pelo Ibama, desde que o fabricante e/ou importador comprovem a equivalência ou maior rigor em relação à norma ABNT NBR 14008/2012 ou normas técnicas brasileiras referenciadas pelo Ibama.

§ 3º Para veículos de mesma configuração de motor e transmissão, cuja produção ou importação for inferior a 10.000 (dez mil) unidades por ano, será facultado ao fabricante e/ou importador a aplicação de FD de 1,3 para CO, NMHC e NOx e de 1,0 para MP.

§ 4º Para todos os veículos será obrigatória a declaração do FD de aldeídos e da emissão evaporativa, sendo que as medições poderão ser realizadas somente no primeiro e último ensaio do plano de determinação dos FD.

§ 5º Os FD declarados conforme o § 4º deste artigo não serão considerados para o atendimento da Fase PROMOT M5.

§ 6º - O acúmulo de quilometragem será realizado conforme Norma ABNT NBR 14008/2012, complementado pela Instrução Normativa IBAMA nº 17, de 03 de setembro de 2013, ou norma ABNT sucedânea referenciada pelo IBAMA, com o uso de combustível comercial e os ensaios comprobatórios com o uso de combustível padrão de referência.



Confederação Nacional da Indústria

§ 7º - Os ensaios de emissão devem ser realizados nos intervalos de manutenção do veículo, conforme o plano de manutenção recomendado pelo fabricante, importador ou representante legal.

É o parecer.

Brasília, 17 de janeiro de 2019.

Confederação Nacional da Indústria