

Pilar, 17 de janeiro de 2019.

Ao DCONAMA
A/C ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO
Diretora

Assunto: Solicitação de parecer de pedido de vista
Ref.: 02000.013412/2018-72

Prezada Senhora

Em atenção ao Ofício Circular N° 842-MMA de 03 de dezembro de 2018 referente ao pedido de vista da proposta de Resolução que estabelece a fase PROMOT M5, pautada na 131ª Reunião Ordinária do CONAMA, realizada no dia 28 de novembro do ano corrente, encaminhamos o parecer, nos termos do art. 21, § 3º, do Regimento Interno do Conselho.

Antecedentes

A Proposta de Resolução para a definição da fase M5 do PROMOT visa a atualização dos requisitos para o controle de emissões por motocicletas e veículos similares em consonância com a última regulamentação europeia prevista para iniciar a implantação em 2020 nos novos lançamentos, adequando-a às necessidades brasileiras no que diz respeito à durabilidade dos controles de emissão, uma vez que as estatísticas brasileiras da intensidade de uso desses veículos é superior a 60 mil km, enquanto que as exigências europeias limitam-se à comprovação dos limites de emissão até 20 mil km para as motocicletas menores e 35 mil km para as de alto desempenho.

Conceitualmente, a definição desses limites de quilometragem tem valor como referência para a estimativa da tendência de crescimento das emissões com o desgaste do veículo, mas não significa que haverá desconformidade imediatamente após a ultrapassagem da quilometragem adotada como limite dos ensaios. Por outro lado, a adoção de referências muito distantes da meta pretendida para a durabilidade do veículo, enquanto mantém a conformidade em uso real, reduz a garantia de manutenção dos requisitos de controle de emissões até esta meta. Por isso, foi recomendada a adoção de quilometragens mais elevadas, o mais próximo possível de 60 mil km, para aumentar a segurança de que os veículos tenham uma taxa de crescimento das emissões mais moderada e se mantenham próximos da conformidade inclusive após o limite de referência estabelecido para a sua vida útil, de modo a atender às necessidades brasileiras. Complementarmente, é necessário rever os fatores de deterioração pré-definidos para pequenas produções, pois os valores propostos são referentes à experiência internacional atual baseada em ensaios de 20 mil km e devem ser aumentados proporcionalmente a 60 mil km, para encorajar os fabricantes a demonstrarem os valores reais ao invés de permitir-lhes a adoção de fatores menores e mais convenientes sem a necessidade de comprovação.

Paralelamente, o OBD M2 é um sistema eletrônico a bordo que monitora as emissões do veículo permanentemente durante seu funcionamento indicando, a partir do aumento das emissões, a ocorrência de falhas ou defeitos no sistema de gerenciamento e controle do motor. Esta é a alternativa moderna, adotada pela Comunidade Europeia também para os motocicletos, visando garantir a manutenção da conformidade dos veículos durante toda a sua vida útil. Por um lado, este sistema provê os meios de sempre detectar defeitos que aumentem as emissões, inclusive além dos 60 mil km. Entretanto, este conceito é fortemente dependente da existência de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, cuja implantação não sai do papel no Brasil, diferentemente do que ocorre em dezenas de países, e inclusive regride, carecendo de maior apoio do CONAMA.

Na visão da ANAMMA, como o uso normal verificado na frota nacional é muito superior aos valores de referência adotados na Europa, principalmente para os motocicletos menores, torna-se necessário o aumento da quilometragem para comprovação dos limites de emissão para pelo menos 35 mil km, concomitantemente com a introdução do OBD M2, o qual deveria ser exigido a partir do início da fase M5, para todos os modelos de motocicletos independentemente do porte, juntamente com a entrada em vigor dos novos limites de emissão de poluente. Entendemos que esta proposta é perfeitamente factível, posto que tal tecnologia será introduzida na Europa em 2020, conforme estabelecido no item 1.8.3 do anexo IV do Regulamento (UE) Nº 168/2013, de 15 de janeiro de 2013. Caso a introdução do OBD M2 não seja considerada viável nesses prazos, será mandatário elevar a quilometragem de referência para 60 mil km.

Após intensa negociação, a proposta encaminhada pela CT ao Plenário do CONAMA foi um misto desses conceitos, estendendo a comprovação dos limites de emissão para 35 mil km, porém com a aplicação do OBD M1 a partir de 01/01/2023 para os novos modelos, do OBD M2 a partir de 01/01/2025 também para novos modelos e apenas a partir de 01/01/2027 para todos os modelos.

A ANAMMA concordou com este modelo em nome do estabelecimento de um consenso para a conclusão das discussões ainda em 2018, mas entende que a concessão de prazo de oito anos para a implantação completa do OBD M2 é excessiva, posto que é tecnologia já desenvolvida e que será implantada nos países europeus desde 2020. Cabe ressaltar que os motocicletos de maior porte são geralmente modelos importados que atendem ao mercado europeu. Como estes veículos constituem uma porcentagem muito baixa das vendas no Brasil, é admissível que atendam aos mesmos requisitos daqueles países, tanto em relação à implantação do OBD M2, como à comprovação de durabilidade pelos mesmos 35 mil km adotados na Europa, para evitar a necessidade de modificações de projeto que dificultariam a diversidade do mercado, sem necessidade por representarem baixo impacto ambiental.

No caso dos motocicletos com velocidade máxima inferior a 130 km/h, o desenvolvimento é feito no Brasil, principalmente devido aos motores flex, havendo necessidade de investimentos adicionais específicos para este setor, mas entendemos que o prazo de quatro anos para adequação dos novos modelos e de seis anos para os demais é plenamente compatível, sendo tal antecipação extremamente desejável do ponto de vista de saúde pública e de manutenção da qualidade ambiental nas grandes cidades. Convém ressaltar que, neste caso, a sua produção é significativamente maior, e

consequentemente o impacto ambiental é maior, o que justifica os investimentos necessários ao controle de emissões.

Finalmente, há ainda a necessidade de revisão dos limites de ruído e da metodologia de medição pois, na medida que a frota cresce, conforme mostra a estatística da retomada das vendas, o problema de ruído se intensifica. Entretanto, a nova regulamentação europeia se baseia em alterações do método de avaliação do ruído do veículo em movimento, cujos efeitos precisam ser melhor demonstrado em veículos do mercado brasileiro, o que demanda maior dedicação ao assunto antes da sua definição pelo CONAMA. Por esta razão, a ANAMMA também propõe, como parte integrante deste parecer, uma Moção de apoio à revisão dos limites de emissão de ruído vigentes para ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos e da metodologia utilizada para a medição e certificação desses veículos.

PROPOSTAS DE EMENDAS

EMENDA 1 - SUBSTITUTIVA (altera apenas as datas)

Art. 1º Ficam estabelecidos, para a Fase PROMOT M5, os limites máximos de emissão de poluentes provenientes de motocicletas, ciclomotores, triciclos e quadriciclos, a partir de 1º de janeiro de 2022 para novos modelos, e a partir de 1º de janeiro de 2024 para todos os modelos, conforme Tabelas 1 e 2 do Anexo desta Resolução.

JUSTIFICATIVA: Trata-se de prazos amplamente factíveis, sendo desnecessária a postergação das datas para 2023 e 2025. Ressalte-se que, na eventualidade de o lançamento de um novo modelo não poder ser feito em 2022 por dificuldade técnica de atendimento às exigências desta Resolução, o fabricante ou importador poderá postergar o lançamento e terá prazo até 2024 para fazê-lo. Trata-se, na prática, de um prazo de até 5 anos (2019 – 2023) para se fazer as necessárias adequações tecnológicas e a certificação de conformidade, com base em tecnologias que já estarão implantadas na Europa desde 2020.

EMENDA 2 - SUBSTITUTIVA (substitui o caput e os itens I, II, III, IV e V do Artigo 9º, renumera os parágrafos mantidos e altera a redação do §6º) conforme segue:

Art. 9º A partir da Fase PROMOT M5, nos processos de homologação, os fabricantes e importadores de ciclomotores, motocicletas, triciclos e quadriciclos devem aplicar os Fatores de Deterioração (FD) obtidos conforme ABNT NBR 14.008:2012, ou normas técnicas brasileiras referenciadas pelo IBAMA, às emissões de mesma configuração do motor e transmissão que tenham previsão de vendas superior a 10.000 unidades, conforme segue:

§ 1º A durabilidade mínima dos sistemas de controle de emissão em uso normal é de 60.000 km (sessenta mil quilômetros), ressalvado o cumprimento dos requisitos de manutenção especificados pelo fabricante.

§ 2º A distância mínima para acúmulo de quilometragem para a determinação do Fator de Deterioração (FD) do veículo é de 35.000 km (trinta mil quilômetros), devendo o fabricante ou importador, com base nos dados observados e análise técnica da tendência de degradação, extrapolar os resultados até 60.000 km (sessenta mil quilômetros) para os fins de homologação do veículo.

§ 3º 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.

§ 4º Métodos de ensaios de durabilidade alternativos poderão ser aprovados pelo Ibama, desde que o fabricante e/ou importador comprove a equivalência ou maior rigor em relação à ABNT NBR 14008:2012 ou normas técnicas brasileiras referenciadas pelo IBAMA.

§ 5º 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 2,4 para CO e NMHC, 1,3 para NOx e de 1,0 para MP, valores estes considerados com base no acúmulo de 60 mil km.

§ 6º 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.

§ 7º Os FD declarados conforme o § 6º deste artigo não serão considerados para o atendimento da Fase PROMOT M5.

§ 8º O acúmulo de quilometragem será realizado conforme ABNT NBR 14.008:2012, complementado, no que couber, pela Instrução Normativa Ibama no 17, de 03 de setembro de 2013, ou normas técnicas brasileiras por ele referenciadas, com o uso de combustível comercial e os ensaios comprobatórios com o uso de combustível de referência.

JUSTIFICATIVA: A intensidade de utilização dos veículos abrangidos por esta Resolução exige que os sistemas de controle de emissão tenham a sua durabilidade ampliada em relação ao disposto no texto aprovado pela CT. A definição da distância de 60.000 km é considerada representativa do uso normal, conforme dados do MMA apresentados nas discussões havidas na CT, e é substancialmente inferior àquela já definida para os automóveis e outros veículos leves, de 160.000 km. A alteração proposta resulta em extensão significativa do benefício ambiental definido pelas exigências de controle previstas na Resolução. Informações técnicas obtidas indicam que esse benefício pode ser atingido por meio de mudanças no conversor catalítico, estimadas em menos de US\$30,00 por motocicleta, nos modelos de maior venda e utilização.

EMENDA 3 – SUBSTITUTIVA/ADITIVA (substitui os parágrafos § 1º, § 4º e § 5º do artigo 10 e adiciona o § 7º) ¹

§ 1º O OBD M1 será exigido a partir de 1º de janeiro de 2022 para novos modelos sendo que o fabricante ou importador está autorizado a adotar o OBD M2 se assim preferir.

§ 4º O OBD M2 será exigido a partir de 1º de janeiro de 2024 para todos veículos, não sendo admitida a partir desta data homologações com OBD M1.

§ 5º Os fabricantes e importadores devem prover acesso público às informações referentes a reparo e manutenção dos veículos via sitio eletrônico da rede mundial de computadores, sempre em formato padronizado e de fácil entendimento.

§ 7º Os fabricantes dos veículos equipados com sistemas eletrônicos de monitoramento, aquisição de dados e de controle devem ter resguardado o direito de sigilo dos códigos fonte e todas as salvaguardas à propriedade intelectual, de modo que sua disponibilização a terceiros siga de modo estrito a Lei Civil no que tange a regulamentação das relações com rede autorizada, oficinas credenciadas, e na proteção da informação nos termos da Lei de Defesa do Consumidor vigentes à época de sua aplicação.

JUSTIFICATIVA: as alterações propostas possibilitam o alinhamento das datas de introdução dos sistemas OBD com os novos prazos propostos na EMENDA 1, viabilizam a adoção voluntária e antecipada do OBD M2 em modelos novos, facilitam o acesso público a informações necessárias para a adequada manutenção preventiva e corretiva dos sistemas de controle de emissão de poluentes e preservam a propriedade intelectual de sistemas eletrônicos de monitoramento, aquisição de dados e de controle. Trata-se de ganho importante para a minimização de desvios de conformidade das emissões e grande avanço tecnológico para aumentar a efetividade do Programa de Inspeção e Manutenção.

Atenciosamente,

Marçal Fortes Cavalcanti
Representante da Prefeitura de Pilar/AL
ANAMMA Região Nordeste

Rogério Menezes
Presidente da ANAMMA Nacional

¹ A CTAJ inverteu a ordem dos parágrafos 5º e 6º: o antigo 6º deve ser substituído.