

## **Avanços na Legislação Européia para Motociclos e a Situação no Brasil**

*Alfred Szwarc e Gabriel Murgel Branco – especialistas em prevenção e controle da poluição veicular e consultores técnicos da AFEEVAS – comentam as mudanças da regulamentação para controle das emissões dos motociclos na Europa, fazem seu paralelo com a legislação brasileira e indicam prioridades e possibilidades de evolução para o Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares – PROMOT.*

O Parlamento Europeu aprovou recentemente (20/11/2012) a adoção de limites de emissão mais restritivos para motociclos e veículos similares (motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos e quadriciclos). A decisão foi adotada pelo fato desses veículos “emitirem um nível desproporcional de poluentes” segundo Wim van de Camp, representante da Holanda, que coordenou os trabalhos. De acordo com a nova regulamentação, que ainda precisa ser sancionada por cada um dos países membros para entrar em vigor, a partir de 2017 as motocicletas, que constituem a principal classe de motociclos, passam a atender aos limites de emissão Euro 5, sendo que em 2020 está prevista nova redução nas emissões com a entrada em vigor dos limites Euro 6 para esses veículos. Os limites devem ser certificados em dinamômetro de chassis utilizando o Ciclo de Teste Mundial para Motociclos (World Motorcycle Test Cycle – WMTC), que atualmente é usado em caráter alternativo à metodologia vigente, mas que passa a ser a metodologia de referência. Também está prevista a adoção de sistemas embarcados de diagnose de defeitos, equivalentes à primeira geração desses sistemas para veículos automotores (OBD I). A nova regulamentação dá continuidade ao processo iniciado em 1999 na União Europeia (UE), quando começou o programa de controle de emissões para esses veículos com a adoção dos limites Euro 1. Na sequência, vieram os limites Euro 2 (2003), Euro 3 (2006) e Euro 4 (2014).

Apesar dos motociclos terem tido as suas emissões controladas somente cerca de duas décadas após os veículos leves, o progresso observado na redução das emissões em um prazo relativamente curto tem sido notável. Isso foi possível em grande parte pelo desenvolvimento e utilização de tecnologias avançadas de controle de poluição nos veículos leves, cujos conceitos puderam também ser rapidamente aplicados aos motociclos. A ACEM, entidade que congrega os fabricantes europeus de motociclos, recebeu positivamente a nova regulamentação, especialmente por permitir prazos suficientes para seu atendimento e estar concebida em bases tecnológicas possíveis e economicamente viáveis.

Mas qual é a real importância desses avanços para o Brasil? Em 2002 o Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA criou, por meio da Resolução nº 297, o Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares – PROMOT, com o objetivo de complementar a abrangência do PROCONVE e reduzir a poluição do ar. A legislação que fundamenta o PROMOT foi baseada na legislação vigente na UE e, de maneira análoga ao PROCONVE, estabelece prazos para a entrada em vigor de limites

gradualmente mais restritivos. Em 2003 entraram em vigor exigências similares às estabelecidas pela norma Euro 1, em 2006 foi a vez de se adotar as determinações da norma Euro 2 e, desde 2009, vigoram no país limites de emissão similares aos da norma Euro 3. Em 2011, o CONAMA regulamentou uma nova série de exigências, alinhadas com a norma Euro 4, para vigorar a partir de 2014, já com base no ciclo de ensaios WMTC. Vislumbra-se, portanto, que temos um caminho traçado para a evolução consistente do controle ambiental no segmento de duas rodas e veículos similares. Isso é importante, pois a frota de motocicletas cresce de forma contínua e rápida no país, devendo atingir no final de 2012 aproximadamente 20 milhões de veículos, segundo a ABRACICLO. A esse fato deve-se considerar que em muitas cidades a frota de motocicletas supera a de veículos leves, sendo a principal fonte de emissão de poluentes em vários casos.

Contudo, existem desafios que precisam ser tratados localmente uma vez que a regulamentação europeia não cobre adequadamente questões que são particulares ao nosso mercado. A primeira é a existência de motos flex no Brasil, único país no mundo que dispõe dessa tecnologia, e a utilização de gasolina com até 25% de etanol. Apesar dos benefícios ambientais frequentemente associados ao uso do etanol e dos modernos sistemas de controle de poluição que equipam os motocicletas comercializados no país, é importante, à semelhança do que ocorre no segmento de veículos leves desde 1986, analisar a necessidade de controle da emissão de aldeídos, substâncias que participam ativamente nos processos atmosféricos de formação do ozônio troposférico. Para tanto, é fundamental que os órgãos ambientais, institutos de pesquisa e empresas do setor pesquisem a fundo esse assunto de modo a se caracterizar o problema e criar conhecimento técnico que possibilite, caso necessário, definir limites adequados em futuro próximo. Outra questão relevante é a necessidade de se estabelecer exigências compatíveis de garantia de conformidade das emissões para períodos de quilometragem mais extensos que os atualmente em vigor. O que temos agora é uma cópia do que vale na UE, ou seja, uma exigência de apenas 18.000 km para os motocicletas que atingem velocidade máxima inferior a 130 km/h e de 30.000 km para aqueles que atingem ou superam essa velocidade máxima. Contudo, diferentemente do que ocorre na Europa, a esmagadora maioria dos motocicletas que aqui circula, são de baixa cilindrada, com velocidade máxima em torno de 120 km/h, e seu uso é intenso, podendo atingir elevada quilometragem diária em várias aplicações, como é o caso de moto fretes e de moto taxi, onde frequentemente se encontra médias de utilização que superam 150 km/dia. Desta forma, um veículo de baixa emissão pode-se converter rapidamente em um veículo de emissão alta. Evidencia-se, portanto, a necessidade de haver uma extensão substancial na quilometragem de certificação de conformidade, idealmente na mesma ordem de grandeza que a utilizada em automóveis, de 80.000 km, para garantir uma maior efetividade ambiental do produto ao longo de sua vida útil.

De modo geral pode-se afirmar que o alinhamento do PROMOT com os preceitos da legislação da UE tem sido positivo e os novos passos anunciados pelo Parlamento Europeu provavelmente indicam o caminho que será adotado em nosso país nos próximos anos. Entretanto, é fundamental ir além e também apresentar respostas e soluções às questões de interesse nacional, não contempladas pela legislação europeia.