

AÇÃO CIVIL PÚBLICA CÍVEL (65) Nº 5009465-87.2022.4.03.6100 / 2ª Vara Cível Federal de São Paulo
AUTOR: INSTITUTO SAUDE E SUSTENTABILIDADE
Advogados do(a) AUTOR: FLAVIO SIQUEIRA JUNIOR - SP284930, GABRIEL DE OLIVEIRA DANTAS DE SOUZA - SP405338
REU: UNIÃO FEDERAL, INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVAVEIS - IBAMA, TOYOTA DO BRASIL LTDA, NISSAN DO BRASIL AUTOMOVEIS LTDA, RENAULT DO BRASIL S.A

TERCEIRO INTERESSADO: INSTITUTO DE DIREITO COLETIVO - IDC
ADVOGADO do(a) TERCEIRO INTERESSADO: TATIANA QUINTELA DE AZEREDO BASTOS - RJ174980

DECISÃO

Trata-se de ação civil pública, com pedido de tutela, em que a parte autora pretende obter provimento jurisdicional que determine:

“1) que os réus apresentem todos relatórios que lhe foram apresentados, nos termos do artigo 3º, da Instrução Normativa nº 23/202175, contendo a quantidade de veículos que foram produzidos entre 31 de dezembro de 2021 e 31 de março de 2022 que não atenderam aos novos limites de emissões de poluentes para veículos automotores da fase Proconve L-7, de modo a se dimensionar a extensão do dano em decorrência da edição da referida instrução normativa.

2) a suspensão dos efeitos da Instrução Normativa nº 23/2021, diante da ilegalidade do objeto do ato administrativo, sua falta de motivação e desvio de finalidade em sua edição, e a consequente suspensão da validade das Licenças para Uso da Configuração de Veículo ou Motor - LCVM emitidas para modelos que não atendam aos novos limites de emissão de poluentes para veículos automotores da fase Proconve L-7, previstos na Resolução CONAMA nº 492/18 (corrigido)_.



No mérito, pretende a confirmação da tutela antecipada e a procedência da ação para:

- *declarar a nulidade da Instrução Normativa nº 23/2021 pelos motivos de direito destacados na inicial, em especial pela violação do contida nos artigos 170, incs. VI, 196 e 225,*

caput, todos da Constituição Federal; da Lei nº 6.938/81, especialmente os artigos 2º, caput, 2º incs. I, V, VI, VII, 4º incs. I e VII, art. 9º, inc. V, art. 13, incs. I e II da Lei nº

8.723/93, em especial seu art. 5º.

- *condenar os réus à indenização por danos materiais ao meio ambiente, pelo tempo de vigência da Instrução Normativa nº 23/2021 editada pelo IBAMA, em montante a ser apurado ao longo do curso processual, devendo ser revertido em favor do Fundo de Defesa de Direitos Difusos - FDD, regulamentado pelo Decreto nº 1.306/94, nos moldes do art. 13, da Lei nº 7.347/85;*

- *condenar os réus ao pagamento de indenização a título de danos coletivos (CDC, artigo 6º, Inciso VI), em valor não inferior a R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) a ser revertido para o Fundo de Defesa de Direitos Difusos – FDD, regulamentado pelo Decreto nº 1.306/94, nos moldes do art. 13, da Lei nº 7.347/85, com a finalidade de financiar projetos relacionados a monitoramento de qualidade do ar.*

A parte autora relata em sua petição inicial que em 30 de dezembro de 2021, foi publicada a Instrução Normativa nº 23, de 29 de dezembro de 2021 (**IN 23/2021**), editada pelo então presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), Eduardo Fortunato Bim (em nota afirma que o referido presidente estaria afastado do cargo por decisão do Ministro Alexandre de Moraes, nos autos da PET 8.975, por conta de investigação da Polícia Federal sobre exportação ilegal de madeira brasileira para os Estados Unidos e Europa).



Aduz que a referida instrução foi publicada há apenas dois dias da data prevista da aplicação de novos limites máximos de emissão de poluentes para automóveis previstas pela **Resolução Conama nº 492/2018**, que trata do **Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE**.

Informa, também, que a referida resolução do CONAMA prevê, em seu artigo 1º, que, a partir de 1º de janeiro de 2022, seria obrigatório o atendimento às exigências da fase denominada "Proconve L7", reduzindo-se limites máximos de emissões de poluentes para veículos rodoviários leves.

Explica que a norma do CONAMA de 2018 faz parte do Programa de controle, em linhas gerais, de emissão de poluentes em implementação no Brasil desde 1986, cujas determinações vem sendo reforçadas e atualizadas por novas resoluções, em várias fase, visando a redução paulatina de emissão de poluentes por veículos leves e pesados (redução de emissão de monóxido de carbono, óxido de nitrogênio, hidrocarbonetos, álcoois, aldeídos, fuligem, material particulado e outros compostos poluentes nos veículos comercializados no país).

Dentro deste arcabouço, afirma que o CONAMA, no limite de suas atribuições, **na Resolução 492/2018, estabeleceu que todo e qualquer veículo leve comercializado no país com ano de fabricação 2022 seja, necessariamente, um veículo com "padrão L17", o que significa um veículo que detém tecnologia que emite menos gases poluentes na queima de combustível.**

Todavia, alega que, mesmo tendo 4 (quatro) anos para adaptação, às vésperas do prazo para fabricação e comercialização exclusiva do



novo padrão, o presidente do IBAMA, sob o pretexto de estar editando uma “medida complementar, teria subvertido a regulação promovida pelo CONAMA e prorrogou por meio da IN 23/2021, os prazos para a fabricação e comercialização de veículos mais poluentes.

Ressalta a **publicidade dada ao assunto pela mídia em relação ao “lobby” realizado pelo setor automobilístico junto ao Governo Federal**, com a finalidade de adiar a exigência prevista na resolução vigente do CONAMA e, ainda, **a manifestação contrária a qualquer mudança da Resolução CONAMA do Ministério Público Federal, por meio de grupo de trabalho “Qualidade do ar”, da 4ª Câmara de Coordenação e Revisão (Meio Ambiente e Patrimônio Cultural)**, reconhecendo “ampla campanha do setor automotivo para postergar a introdução das novas fase do Proconve.

Sustenta indícios de ilicitude e danos decorrentes da **IN 23/2021**, diante da identificação pelo MPF por meio da 4ª Câmara de Coordenação e Revisão (4ª CCR), no Processo Administrativo de Acompanhamento de Política Pública nº 1.00.000.015820/2020-0 onde se constatou que o IBAMA levou poucas horas para editar sua normativa que visava modificar fundamentalmente o programa criado em 1986 e cujo último parâmetro de implementação havia sido previsto há 4 anos.

Assim, afirma que, nos termos da análise da 4ª CCR: a “*tramitação a jato*”, sugeriria “*muito mais o caráter premeditado e previamente ajustado dos atos ali encadeados, todos eles praticados somente para conferir à medida final (a edição da Instrução Normativa nº 23/2021) uma aparência de fundamentação e procedimentalidade*”.



E ainda, que: *“...a edição da IN nº 23/2021 constituiu ilícito cujo potencial de nocividade a bens fundamentais só poderá ser neutralizado por meio de pronta intervenção do Poder Judiciário, a fim de que, pelo reconhecimento da nulidade do referido ato administrativo”*.

Prossegue relatando que, em 09.02.2022, o Grupo de Trabalho “Qualidade do Ar”, da 4ª Câmara de Coordenação e Revisão apresentou representação ao Procurador-Chefe Procuradoria da República em São Paulo (PR-SP), requerendo a adoção de providências para que se busque a nulidade da IN 23/2021 e a responsabilidade civil pelos danos ao meio ambiente, à saúde e à vida gerado pelos efeitos do ato administrativo nulo.

Por fim, aduz que dada a gravidade do fato e da necessidade urgente de provocação do Judiciário sobre a questão controvertida, a Autora, que também integra o referido Grupo de Trabalho por meio de sua diretora-executiva, entende não restar outra alternativa a não ser buscar, por meio da presente demanda, a declaração de nulidade da IN 23/2021 e a suspensão liminar de seus efeitos para evitar a consumação dos danos ao meio ambiente, à saúde e à vida, diante da prorrogação dos prazos para a comercialização de veículos da fase Proconve L6 a partir de 31 de março de 2022.

A parte autora foi inicialmente intimada para emenda à petição inicial e, na mesma ocasião, determinou-se a intimação da União, do IBAMA e do MPF.

Em nova determinação, foi admitido o ingresso do terceiro interessado Instituto de Direito Coletivo – IDC (id. 252796227).



A parte autora cumpriu o despacho inicial no id. 252960679 e juntou documentos.

A **Defensoria Pública** requereu admissão como **litisconsorte no polo ativo** da demanda (id. 255820955).

A União se manifestou preliminarmente alegando **ilegitimidade passiva**, ao argumento de que não há reserva legal para sua atuação em relação aos fatos que orientam os limites da presente demanda e, ainda, que o IBAMA, dentro de sua área de atuação é autarquia federal dotada de autonomia administrativa e financeira, ou seja, exerce atividade descentralizada da União, o qual inclusive conta com procuradoria federal especializada para demandar e responder em Juízo. No mérito, pugnou pelo indeferimento da tutela (id. 258215283).

O IBAMA apresentou manifestação preliminar, em que aduziu a inadequação da via eleita, ausência de respaldo jurídico-legal para a concessão da tutela provisória requerida. No mérito, sustentou a legalidade e constitucionalidade do ato administrativo e requereu a extinção do feito sem resolução do mérito, ou ao menos, o indeferimento do pedido de tutela provisória. Juntou documentos (id. 258754558 a 4561).

A parte autora em manifestação no id. 260456473 em que concordou com o ingresso do *amicus curiae* IDC e, ainda, com a admissão da DPU, como litisconsorte ativo; apresentou manifestação sobre as petições da União e do IBAMA e reiterou o pedido de concessão de tutela.

O Ministério Público Federal foi favorável à concessão da tutela.



Os autos vieram conclusos.

É o relatório. Decido.

De início, entendo que a presente **Ação Civil Pública se constitui como instrumento processual adequado**, na medida em que tem por objeto apurar responsabilidade por danos causados ao meio ambiente, decorrente de edição da Instrução Normativa 23/2021 (de lavra do IBAMA) que teve por escopo prorrogar prazo para cumprimento de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, previsto na Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA nº 492/2018.

Desse modo, tenho que o caso se amolda à previsão do art. 1º, inciso I, da Lei nº 7.347/85.

Rejeito a alegação de inadequação da via eleita.

A **ilegitimidade passiva** da União, de igual modo, deve ser rechaçada, considerando que a questão debate suposta infração à norma estabelecida em resolução editada por órgão consultivo e deliberativo vinculado ao Governo Federal, qual seja, o Conselho Nacional do Meio Ambiente, o qual tem por finalidade assessorar, estudar e propor ao Conselho de Governo, diretrizes políticas e governamentais para o meio ambiente e os recursos naturais e deliberar, no âmbito de sua competência, sobre normas e padrões compatíveis com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida, nos termos do inciso II, do art. 6º, da Lei nº 6.938/81.

Ademais, há comprovação de que o processo administrativo da referida instrução normativa atacada teria sido inaugurado com subsídios do Ministério da Economia, atraindo diretamente a competência da União, a despeito de a Instrução Normativa atacada ter sido lavrada pelo IBAMA.

Desse modo, entendo que a União é parte legítima para figurar no polo passivo da demanda.



As demais questões suscitadas são afetas ao mérito da demanda.

Ratifico e defiro o ingresso do **Instituto de Direito Coletivo -IDC** como *amicus curiae*, nos termos do art. 138 do CPC, nos termos requeridos no id. 250629331.

Defiro, ainda, o ingresso da Defensoria Pública da União, na qualidade de assistente litisconsorcial do polo ativo, nos termos do artigo 124 do CPC.

Passo à análise do pedido de tutela.

Nos termos do novo Código de Processo Civil, em seus artigos 300 e 311, será concedida a tutela de urgência, desde que presentes elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo.

A tutela de evidência, por sua vez, será concedida independentemente da demonstração do perigo de dano ou de risco ao resultado útil do processo, desde que preenchidos os requisitos legais previstos nos incisos do art. 311.

No presente caso, tenho que estão presentes os requisitos.

A Lei nº 6.938/81 dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), seus fins mecanismos de formulação e aplicação, tendo com um dos objetivos mais salutares a busca pela **compatibilização do desenvolvimento econômico-social** com a **preservação** da qualidade do meio ambiente e do equilíbrio ecológico.

A Política Nacional do Meio Ambiente, instituiu o Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA, formado pelo seu órgão superior, o **Conselho de Governo**, o órgão consultivo e deliberativo, o **Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA)**, o órgão central, a **Secretaria do Meio Ambiente**



da Presidência da República, os órgãos executores, o IBAMA e o ICMBIO, os órgãos seccionais, os órgãos ou entidades estaduais, os órgãos locais, os órgãos ou entidades municipais.

Especificamente para o que nos interessa nesse momento, temos o **CONAMA**, o qual detém a finalidade de assessorar, estudar e propor ao Conselho de Governo, diretrizes de políticas governamentais para o meio ambiente e os recursos naturais e deliberar, no âmbito de sua competência, sobre normas e padrões compatíveis com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida (**art. 6º, II, da Lei nº 6.938/81**).

Ainda o art. 8ª da referida lei dispõe:

Art. 8º Compete ao CONAMA: [\(Redação dada pela Lei nº 8.028, de 1990\)](#)

I - estabelecer, mediante proposta do IBAMA, normas e critérios para o licenciamento de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras, a ser concedido pelos Estados e supervisionado pelo IBAMA; [\(Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

II - determinar, quando julgar necessário, a realização de estudos das alternativas e das possíveis conseqüências ambientais de projetos públicos ou privados, requisitando aos órgãos federais, estaduais e municipais, bem assim a entidades privadas, as informações indispensáveis para apreciação dos estudos de impacto ambiental, e respectivos relatórios, no caso de obras ou atividades de significativa degradação ambiental, especialmente nas áreas consideradas patrimônio nacional. [\(Redação dada pela Lei nº 8.028, de 1990\)](#)

III - [\(Revogado pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

IV - homologar acordos visando à transformação de penalidades pecuniárias na obrigação de executar medidas de interesse para a proteção ambiental; **(VETADO)**;

V - determinar, mediante representação do IBAMA, a perda ou restrição de benefícios fiscais concedidos pelo Poder Público, em caráter geral ou condicional, e a perda ou suspensão de participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito; [\(Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

VI - estabelecer, privativamente, normas e padrões nacionais de controle da poluição por veículos automotores, aeronaves e embarcações, mediante audiência dos Ministérios competentes;

VII - estabelecer normas, critérios e padrões relativos ao controle e à manutenção da qualidade do meio ambiente com vistas ao uso racional dos recursos ambientais, principalmente os hídricos.



Parágrafo único. O Secretário do Meio Ambiente é, sem prejuízo de suas funções, o Presidente do Conama.

Da leitura da competência do CONAMA, destaco a competência privativa para estabelecer normas e padrões nacionais de controle da poluição por veículos automotores, aeronaves e embarcações, prevista no inciso IV, do art. 8º acima mencionado.

Com base em tal dispositivo, tem-se que o **CONAMA criou o Programa de Controle da Poluição do ar por veículos automotores (PROCONVE)**, por meio de resoluções que estabelecem diretrizes, prazos e padrões legais de emissão admissíveis para as diferentes categorias de veículos automotores nacionais e importados.

A criação do referido programa pautou-se na experiência internacional para adequar os índices à realidade brasileira que tem como principal meta a redução da contaminação atmosférica das fontes móveis tais como veículos automotores, por meio da fixação dos limites máximos de emissão, induzindo o desenvolvimento tecnológico dos fabricantes e estabelecendo exigências tecnológicas para veículos, cuja comprovação é feita a partir de ensaios padronizados. A certificação de protótipo/projeto e o acompanhamento estatístico em veículos de produção também fazem parte da estratégia de controle (segundo o manual do PROCONVE[1])

O assunto não é recente e as disposições contidas para adequação do setor automotivo disposta na Resolução CONAMA 498/2018, em seu art. 1º, assim dispõe:

DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO DE ESCAPAMENTO

Art. 1º Estabelecer, a partir de 1º de janeiro de 2022, novos limites máximos de emissão de poluentes para veículos rodoviários leves, de passageiros e comerciais, definidos conforme Resolução CONAMA nº 15/1995, nacionais e importados, para comercialização no país, doravante denominada Fase PROCONVE L7, conforme Tabela 1 do Anexo desta Resolução.

Parágrafo único. É facultado o atendimento antecipado aos limites de emissão da Fase PROCONVE L7, com o respectivo registro na Licença para uso da Configuração de Veículo ou Motor - LCVM.



A tabela 1 do Anexo da resolução supra, contém o seguinte:

ANEXO

Tabela 1 - Limites máximos de emissão de poluentes por categoria de veículos, para veículos da Fase PROCONVE L7

Categoria	NMOG + NOx em mg/km	MP(1) em mg/km	CO em mg/km	Aldeídos(3) em mg/km	NH3(2) em ppm	Evaporativa(5)	Emissão de abastecimento(5)
Leve Passageiro	80	6	1000	15	declarar	0,5 g/teste	50 mg/L abastecido
Leve Comercial	140(3)	6(3)					
	320(4)	20(4)		-		-	-

(1) Aplicável a veículos equipados com motores de ignição por centelha e injeção direta de combustível ou motores do ciclo Diesel

(2) Aplicável a veículos equipados com motores do ciclo Diesel com sistemas de pós-tratamento que utilizem agente redutor líquido

(3) Aplicável somente a veículos equipados com motores com ignição por centelha

(4) Aplicável somente a veículos equipados com motores do ciclo Diesel

(5) Não aplicável nos ensaios em que os veículos utilizarem óleo diesel ou GNV

A resoluções sucessivas emanadas do CONAMA tiveram por escopo estabelecer diversas fase de implantação do projeto de controle de emissão de poluentes e, esta última, estabelecida em dezembro de 2018 para vigor, a partir de janeiro de 2022, estabelecendo um lapso temporal para adequação dos fabricantes se adequarem às novas regras.

Note-se que tal programa se coaduna com o Sistema de Proteção do Meio Ambiente estabelecido constitucionalmente (art. 225 da CF/88).



No que tange ao **Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais - IBAMA**, este tem a finalidade de executar a política e as diretrizes governamentais fixadas para o meio ambiente, de acordo com a sua competência, nos termos do **art. 6º, IV, da Lei nº 6.938/81**).

O IBAMA, portanto, é uma autarquia federal dotada de personalidade jurídica de direito público, com autonomia administrativa e financeira, vinculada ao Ministério do Meio Ambiente, criado pela lei nº 7.735/89, a qual em seu art. 2º dispõe as suas principais atribuições: *i)* exercer o poder de polícia ambiental; *ii)* executar ações das políticas nacionais de meio ambiente, referentes às atribuições federais, relativas ao licenciamento ambiental, ao controle da qualidade ambiental, à autorização do uso os recursos naturais e à fiscalização, monitoramento e controle ambiental, observadas as diretrizes emanadas do Ministério do Meio Ambiente e; *iii)* executar ações supletivas de competência da União, de conformidade com a legislação ambiental vigente.

Assim, do que se denota da legislação federal é que ainda que o IBAMA possa deter como outras atribuições a edição de normas ambientais, tais normas não teriam ou não deveria ter o condão de se sobrepor às normas editadas, **frise-se de competência privativa do CONAMA** e, ainda que se fale em possibilidade de delegação, tem-se que as normas do PROCONVE são editadas após um acurado estudo técnico pautado em normas internacionais de controle de poluentes.

Dentro deste contexto, o IBAMA editou a Instrução Normativa nº 23, de 29 de Dezembro de 2021, a qual disciplina o seguinte:

O PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (IBAMA), nomeado por Decreto da Presidência da República de 9 de janeiro de 2019, este publicado no Diário Oficial da União (DOU) - Edição Extra de 9 de janeiro de 2019, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 23, incisos I, V e VIII, do Anexo I do Decreto nº 8.973, de 24 de janeiro de 2017, que aprovou a Estrutura Regimental do Ibama, publicado no DOU de 25 de janeiro de 2017, e o art. 134 do Anexo I da Portaria Ibama nº 2.542, de 23 de outubro de 2020, publicada no D.O.U. de 27 de outubro de 2020, com fundamento no art. 7º, inc. XII e XIII, da Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011, no art. 8º, inciso VI, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, no art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, a Portaria Ibama nº 167, de 26 de dezembro de 1997, e considerando o constante no Processo nº 19687.115642/2021-00, resolve:



CONSIDERANDO motivo de força maior decorrente da desestabilização das cadeias de fornecimento de componentes para o setor automotivo brasileiro, em razão da crise provocada pela pandemia de importância internacional pelo coronavírus,

Art. 1. Fica prorrogada até 30 de junho de 2022, nas hipóteses descritas nos parágrafos deste artigo, a validade das Licenças para Uso da Configuração de Veículo ou Motor - LCVM emitidas para modelos que não atendam aos novos limites de emissão de poluentes para veículos automotores da fase Proconve L-7.

§ 1º A Para veículos nacionais produzidos até 31 de março de 2022;

§ 2º Para veículos importados de países afetados pela crise de fornecimento de componentes eletrônicos, importados até 31 de março de 2022;

§ 3º Para comercialização dos veículos fabricados e importados indicados acima até 30 de junho de 2022.

Art. 2º Para efeito desta instrução normativa, considera-se produzido aquele veículo cuja montagem foi iniciada até 31 de dezembro de 2021, mas que, por motivo de força maior, não pôde ser finalizado em razão da não disponibilidade de componentes específicos.

Art. 3º Os detentores das LCVM prorrogadas deverão fornecer ao IBAMA, até 31 de janeiro de 2022, relatório no formato de planilha eletrônica indicada no Anexo I desta instrução normativa.

§ 1º Os dados referentes à identificação de cada veículo deverão estar disponíveis para consulta, quando solicitados pelo IBAMA.

§ 2º Os veículos contemplados por esta Instrução Normativa devem estar incluídos no Relatório de Valores de Emissão da Produção - RVEP, referente ao 2º semestre do ano de validade da LCVM.

Art. 4º Esta instrução normativa entra em vigor em 01 de janeiro de 2022.

Ao que se infere, a referida IN concedeu novos prazos e trouxe para si o controle da fabricação dos veículos automotores, concedendo novos prazos e estabelecendo outras obrigações.

Com efeito, há de se ter em mente as manifestações dos órgãos, que visam a proteção do meio ambiente e dos interesses difusos e coletivos na presente demanda, (IDC, MPF e DPU) considerando que, de fato, ao que se infere, a edição da Instrução Normativa nº 23/2021 de lavra do presidente do IBAMA teria sido açodada, sem permitir a ampla discussão da sociedade, sendo que as partes envolvidas tiveram praticamente 02 (dois) anos para se adequarem aos novos termos e a referida instrução foi publicada faltando 02 (dois) dias para a entrada em vigor das novas normas da Resolução CONAMA 492/2018.



Ainda que se alegue a existência de crise humanitária que tenha afetado a produção industrial e a sociedade civil como um todo (argumentação da Anfavea), o fato é que, não me parece que a instrução normativa nº 23/2021 merece respaldo dentro de todo o arcabouço jurídico e legal, mormente considerando a **competência privativa do CONAMA**, desde a instituição da Política Nacional do Meio Ambiente, ou seja, desde meados dos anos 80, para especificamente tratar os assuntos de controle de poluentes por veículos automotores, dentro de um programa sólido em que as propostas de metas são estudadas e a produção de carros na indústria brasileira, quase sempre anda em defasagem com a tecnologia mundial no que tange à aplicação de meios para redução da emissão de poluentes.

Ademais, ressalte-se o fato de que, nos termos da legislação supramencionada o IBAMA é órgão executor e, ao que se infere, ao menos nessa análise inicial e perfunctória, denota-se que, nesta questão, teria usurpado de sua competência, sendo, portanto, cabível a intervenção do Poder Judiciário para suspender a produção de efeitos da Instrução Normativa nº 23/2021, devendo ser concedido o pedido de tutela antecipada.

A IN nº 23/2021 passou a vigor logo após a sua edição, cabendo a pertinência do pedido também no que tange à apresentação dos relatórios apresentados ao IBAMA, previsto no art. 3º da IN 23/2021, conforme requerido na petição inicial.

Nestes termos, defiro o pedido de tutela e DETERMINO :

- i) que os réus apresentem todos relatórios que lhe foram apresentados, nos termos do artigo 3º, da Instrução Normativa nº 23/2021 , contendo a quantidade de veículos que foram produzidos entre 31 de dezembro de 2021 e 31 de março de 2022 que não atenderam aos novos limites de emissões de poluentes para veículos automotores da fase Proconve L-7, de modo a se dimensionar a extensão do dano em decorrência da edição da referida instrução normativa;



- ii) a suspensão dos efeitos da Instrução Normativa nº 23/2021, nos termos da fundamentação supra.

Ratifico e defiro o ingresso do **Instituto de Direito Coletivo -IDC** como *amicus curiae*, nos termos do art. 138 do CPC, nos termos requeridos no id. 250629331.

Defiro, ainda, **o ingresso da Defensoria Pública da União, na qualidade de assistente litisconsorcial do polo ativo**, nos termos do artigo 124 do CPC. Anote-se.

Citem-se. Intimem-se. Abra-se vista ao Ministério Público da União.

Publique-se.

São Paulo, data registrada em sistema.

ctz

[1] Consulta realizada em 26.09.2022 às 18h00:
http://www.ibama.gov.br/phocadownload/veiculosautomotores/manual%20proconve%20promot_portugues.pdf

