



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
SECRETARIA DE RECURSOS HÍDRICOS E AMBIENTE URBANO
Departamento de Qualidade Ambiental na Indústria
Gerência de Qualidade do Ar
Coordenação da CAP-PROCONVE
SEPN 505 Bloco B, sala T-16 CEP: 70730-542
TEL.: (61) 2028-2612

RESOLUÇÃO CONAMA Nº 414, DE 24 DE SETEMBRO DE 2009

COMISSÃO DE ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO DO PROGRAMA DE CONTROLE DA POLUIÇÃO DO AR POR VEÍCULOS AUTOMOTORES – CAP/PROCONVE

ATA DA 11ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA CAP

Após a verificação do quórum necessário, foi iniciada às dez horas do dia 21 de maio de 2015, a 11ª Reunião Ordinária da Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE, realizada no Ministério do Meio Ambiente, na sala CT01, SEPN 505, Asa Norte, Brasília.

A lista dos representantes e dos demais participantes presentes se encontra em anexo.

A Diretora de Qualidade Ambiental na Indústria, Sra. Letícia Reis de Carvalho, iniciou a reunião agradecendo a presença de todos e fez uma breve explanação sobre o atual cenário dos Programas PROCONVE e PROMOT.

Em seguida, a Diretora deu início à discussão do primeiro item da pauta, referente à aprovação da ata da 10ª Reunião Ordinária, realizada em 15 de outubro de 2014. Foi informado que não houveram sugestões para alteração do texto e por esse motivo a ata foi considerada aprovada.

Após, foi dada a palavra ao coordenador da CAP, Sr. Rudolf de Noronha, que solicitou que os representantes das instituições fizessem um breve relato do andamento das ações dos Programas PROCONVE e PROMOT.

O primeiro relato foi feito pelo Sr. Márcio Beraldo, do IBAMA, que ressaltou que a fase MAR1 do PROCONVE para máquinas agrícolas e rodoviárias começou em janeiro de 2015 e que nesse primeiro momento todas as máquinas teriam que atender aos limites de ruídos. Assim, o IBAMA iniciou o fornecimento de declarações de atendimento aos limites de ruídos. Além disso, o IBAMA também tem recebido solicitações para emissão de LCVM para máquinas com motores

novos, embora ainda não tenha sido emitido nenhuma licença desse tipo. Foi informado que o IBAMA aprovou a Instrução Normativa nº 6/2015 que regulamenta os procedimentos para a solicitação e emissão das LCVM e das declarações de atendimento para máquinas. Quanto ao INFOSERV, foi relatado que houve percalços iniciais para incluir o procedimento para as máquinas, mas esses foram resolvidos.

Em seguida, o Sr. Rui de Abrantes, da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo - CETESB, apresentou dados sobre os pedidos de homologação, que no ano de 2014 ficou um pouco abaixo de mil solicitações. Relatou também que o tempo médio de análise dos processos foi de 63 dias.

Após, a Sra. Rosângela Araújo, representante da ANP, relatou que foi observada uma média de 383 ppm de enxofre para óleo diesel S500. No caso do diesel S10, foi observada uma média de 5,6 ppm. A Sra. Rosângela destacou que embora fosse esperado um teor mais elevado de enxofre na revenda, têm-se observado valores abaixo dos limites estabelecidos. Quanto à gasolina, a média de enxofre na gasolina A ficou em torno de 41ppm e da gasolina C, em torno de 31ppm. Em relação à aditivação da gasolina foi informado que a implementação foi adiada para 2016 em função da necessidade de algumas alterações na normatização. Quanto ao Programa de Monitoramento de Qualidade de Combustível (PMQC), em 2014 foi obtido um índice de não-conformidade para gasolina de 1,2%, para diesel de 2,7% e para etanol de 1,6%.

Em seguida, o Sr. Claudio Ishihara, representante do MME, informou que não foram detectados problemas de qualidade de combustíveis no mercado brasileiro. Informou, também, que foi surpresa a importação de óleo diesel ter aumentado quase 10% em 2014, isso porque o consumo desse combustível subiu 8%. Contudo, comentou que não ocorreu nenhum problema de desabastecimento em todo o território nacional. Comentou que, apesar do crescimento do consumo de óleo diesel S10, não houve o correspondente aumento de consumo de Arla32, o que traz preocupação com os níveis de emissão de veículos do ciclo diesel. Com relação à gasolina S50, mencionou que também não houve problemas de fornecimento desse combustível no mercado interno. O crescimento no consumo da gasolina C foi de cerca de 7% em 2014. O Sr. Claudio ressaltou que o cenário do 1º trimestre de 2015 está atípico, pois houve um decaimento no consumo da gasolina C, que apresentou um crescimento negativo de 2 a 3%. Esse fato pode ser atribuído, entre outros fatores, ao aumento no consumo de etanol.

O próximo informe foi dado pelo Sr. Henry Joseph, representante da CNI, que relatou o andamento da fase L6 do PROCONVE. O Sr. Henry destacou que nessa fase houve reduções mais significativas nos limites de emissão para CO, NMHC, NOx e emissões evaporativas. Destacou também que esses limites foram estabelecidos para veículos do ciclo diesel a partir de 1º

de janeiro de 2013, no entanto, por força do acordo jurídico houve uma alteração no prazo que passou a ser de 1º de janeiro de 2012. Os novos modelos de veículos do ciclo Otto deveriam atender aos limites a partir de 1º de janeiro de 2014 e todos os demais modelos a partir de 1º de janeiro de 2015. Quanto aos veículos pesados, não ocorreram problemas para o atendimento dos prazos estabelecidos. Em relação ao sistema OBD, a exigência para utilização desse dispositivo para veículos leves do ciclo Otto já estava prevista na Resolução do CONAMA de 2002. A partir de 2015, a obrigatoriedade passou também para os veículos leves do ciclo diesel também.

O Sr. Rui de Abrantes, representante da CETESB, relatou o problema quanto ao licenciamento de veículos leves de ciclo diesel, que se aproveita de uma brecha na Resolução Conama nº 15, de 13 de dezembro de 1995, tornando possível que automóveis sejam comercializados com motores a diesel. O representante sugeriu a inserção de um parágrafo na resolução para que essa questão seja sanada.

Após, o Sr. Rudolf de Noronha, fez um breve relato sobre a situação atual da representação da ABEMA e da ANAMMA na CAP. Os representantes da ABEMA já foram nomeados, no entanto não compareceram à reunião. Enquanto que, apesar dos esforços feitos pela coordenação da CAP para que a ANAMMA indicasse seus novos membros, essa instituição continuava sem representação.

Em seguida, a Sra. Letícia informou que não houve sugestões para o Relatório anual da CAP referente ao ano de 2014, que havia sido enviado por e-mail aos membros, sendo assim, entende-se que o Relatório foi considerado parcialmente aprovado. A única ressalva era da pendência de um gráfico da ANP, cuja representante se comprometeu a encaminhá-lo até o final do mês de maio, para que o Relatório fosse finalizado. Foi destacado também que esse ano o Relatório contemplou apenas o indicador de qualidade de combustíveis, uma vez que não houve publicação de um novo Inventário de Emissões e assim, não foi possível atualizar os dados do indicador de emissões de poluentes. Por fim, foi informado que assim que o Relatório for finalizado, será encaminhado à Câmara Técnica do CONAMA e em seguida para a reunião plenária ao CONAMA.

Após, foi informado que a coordenação da CAP convidou o Sr. Elcio Farah da Associação de Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da América do Sul (AFEEVAS), para apresentar informações sobre a preocupante situação do ARLA32.

Então, o Sr. Elcio Farah fez um relato sobre a questão da comercialização do ARLA 32 no mercado brasileiro. A primeira questão apontada foi a falta de classificação específica do ARLA 32, que gera grandes consequências, desde a tributação até dificuldades para a comercialização do produto. A princípio esse produto foi considerado como combustível, então a

exigência das agências ambientais era de armazenamento em tanques subterrâneos. O representante da CETESB informou que as exigências do processo de licenciamento ambiental de postos de combustíveis no Estado de São Paulo foram alteradas permitindo que o armazenamento de ARLA-32 a granel possa ser feito tanto em tanques subterrâneos quanto em tanques aéreos e que as exigências podem ser consultadas no site da CETESB. Foi então sugerido pelo Sr. Elcio que houvesse algum tipo de orientação do IBAMA e das agências estaduais aos analistas de modo a padronizar e assim facilitar o licenciamento ambiental dos postos que comercializam o ARLA 32. Foi destacado que os principais problemas no uso do ARLA 32 estão relacionados à adulteração do sistema SCR e da utilização do ARLA 32 fora da especificação. Outro ponto importante destacado foi que, os dados de consumo do ARLA 32 não têm acompanhado o crescimento da frota de veículos a diesel. Foi ressaltado que a adulteração no uso do ARLA 32 pode refletir um retrocesso quanto às emissões de poluentes, tornando as emissões dos veículos equivalentes às fases iniciais do PROCONVE. O Sr. Elcio informou que o sistema permite a emissão de até 7 gramas de poluentes por quilômetro rodado antes de cortar a potência do veículo, então, quando não é abastecido com ARLA 32, o veículo pode continuar rodando. Além disso, ressaltou que o sistema de controle do uso do ARLA 32 não é padronizado e não é robusto o suficiente para que não haja adulterações, e que a falta de padronização infere na dificuldade de fiscalização de forma eficiente.

Em seguida, o Sr. Gilberto Werneck, Coordenador-Geral de Gestão de Qualidade Ambiental do IBAMA, fez um relato das operações de fiscalizações feitas em conjunto com a Polícia Rodoviária Federal. De acordo com o Sr. Gilberto, a operação ocorreu de 12 a 15 de maio. Durante as operações foram vistoriados cerca de 250 veículos, sendo 17 deles apreendidos. Foram lavrados 18 autos de infração, totalizando 60 mil reais em multa. As multas foram aplicadas com base no Decreto nº 6514/2008.

Então, o Sr. Rudolf ressaltou a importância de serem discutidos os encaminhamentos sobre a questão da adulteração do ARLA 32.

Foi sugerido pela Sra. Rosângela, que fossem divulgadas informações sobre o ARLA 32 nos sites das instituições. Outra sugestão foi incluir a questão da importância das inspeções veiculares e da renovação de frota no relatório da CAP.

Em seguida, foi acordada a realização de uma reunião extraordinária no dia 4 de agosto de 2015 para uma discussão mais profunda sobre o ARLA 32 e os possíveis encaminhamentos para essa questão.

Por fim, o Sr. Edgar, distribuiu o documento “Análise Preliminar Sobre a Implantação do Padrão Euro VI no Brasil”, elaborado pelo Instituto de Energia e Meio Ambiente, salientando a

necessidade de trazer a discussão da possível sucessão da fase atual do PROCONVE para veículos pesados à comissão de acompanhamento e avaliação do programa de controle da poluição do ar por veículos automotores.

Encaminhamentos

1. A CAP realizará uma Reunião Extraordinária no dia 4 de agosto de 2015. Além dos membros da Comissão, serão convidados representantes das seguintes instituições: Polícia Rodoviária Federal, DENATRAN, INMETRO, INEA/RJ, ANTT, AFEEVAS e ABEMA.

Brasília, 5 de junho de 2015

Lúcia Fernanda Alves Garcia
Secretária

Rudolf de Noronha
Coordenador

ANEXO I

Lista de representantes presentes a 11ª RO

	Nome	Instituição
1.	Rudolf de Noronha	Ministério do Meio Ambiente
2.	Letícia Reis de Carvalho	Ministério do Meio Ambiente
3.	Fabio David Reis	Ministério da Saúde
4.	Cláudio Akio Ishihara	Ministério de Minas e Energia
5.	Márcio Beraldo Veloso	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
6.	Rosângela Moreira de Araújo	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP
8.	Henry Joseph Junior	Confederação Nacional da Indústria - CNI
9.	Vanderlei Borsari	Companhia Ambiental do Estado de São Paulo - CETESB
10.	Edgar Pires	ONG indicada pelo CNEA (Indicado na forma do R.I.)

Lista de participantes

Nome		Instituição
1.	Elcio L. Farah	AFEEVAS
2.	Rui de Abrantes	Companhia Ambiental do Estado de São Paulo - CETESB
3.	Gilberto Werneck	IBAMA
4.	Lúcia Fernanda Alves Garcia	Ministério do Meio Ambiente
5.	Luiz Gustavo Haisi Mandalho	Ministério do Meio Ambiente