



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 12ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA CAP

Após a verificação do quórum necessário, foi iniciada às dez horas do dia 19 de novembro de 2015, a 12ª Reunião Ordinária da Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE, realizada no Ministério do Meio Ambiente, na sala 814, em 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, agradeceu a presença de todos e iniciou a reunião destacando que no ano de 2015, de baixa atividade propositiva regulatória, a CAP se dedicou a avaliação do PROCONVE. Após, a Diretora fez um breve relato sobre a 11ª Reunião Ordinária, que ensejou a realização de uma reunião extraordinária para dar espaço ao debate sobre a adulteração no uso do ARLA 32, sendo então realizada a 3ª Reunião Extraordinária. Em seguida, a Sra. Letícia informou que a coordenação da CAP enviará por email uma minuta do Relatório Anual para apreciação dos membros, com a expectativa de que esse Relatório seja enviado ao CONAMA antes da primeira reunião ordinária da CAP de 2016. Após, a Diretora informou que o Ministério do Meio Ambiente foi envolvido na análise de algumas propostas do legislativo referente à adição do etanol na gasolina e do teor de biodiesel no diesel.

Em seguida foi dada a palavra ao coordenador da CAP, Sr. Rudolf de Noronha, que fez um breve relato sobre a audiência pública ocorrida em 17/11/2015 no Congresso Nacional sobre a liberação da fabricação e comercialização de veículos leves movidos a diesel no Brasil. O Sr. Rudolf informou que o MMA, MME e CETESB foram contra a proposta, que inclusive já havia sido rejeitado pela Comissão de Meio Ambiente e que também seria rejeitado pela Comissão de Aviação e Transporte. Mas houve uma mudança de estratégia na Câmara e criaram uma Comissão Especial, que está convocando estas audiências para o aprofundamento dos debates. Em relação à questão do teor de biodiesel no diesel, o Sr. Rudolf acredita que a área do

Ministério do Meio Ambiente a ser convidada para a audiência será a de emissões de gases de efeito estufa. O Sr. Rudolf então comentou a expectativa do Ministério do Meio Ambiente quanto ao início do Programa Brasileiro de Combustíveis, Tecnologias Veiculares e Emissões, o PCVE, onde além do MMA diversas instituições são signatárias, MME, ANP, IBAMA, AEA e PETROBRAS. Espera-se que esse Programa traga informações importantes sobre a questão dos combustíveis.

Outro aspecto ressaltado pelo Sr. Rudolf foi de que, apesar dos diversos contatos feitos com a ANAMMA, a CAP continua sem sua representação e os representantes da ABEMA não têm comparecido, e que, portanto, a coordenação vai verificar no Regimento Interno quais seriam as melhores medidas a serem tomadas.

Em relação ao aumento do teor do biodiesel no diesel, o Sr. Rui de Abrantes, da CETESB, destacou que é importante observar a questão da durabilidade dos veículos, já que é preciso garantir os níveis de emissões por 160.000 km rodados e se o veículo tiver acima de 16 toneladas, por 500.000 km. É preciso ser feito um estudo investigativo para comprovar que o diesel B20 não comprometa a durabilidade dos veículos. O Sr. Rudolf então destacou que além da questão das emissões, existem outras questões ambientais relacionadas ao teor do biodiesel que ainda precisam ser aprofundadas.

Em seguida, a Diretora deu início à discussão do primeiro item da pauta, referente à aprovação da ata da 11ª Reunião Ordinária, realizada no dia 21 de maio de 2015. Foi informado que houve contribuições da CETESB, MME e IEMA. No entanto, as contribuições do IEMA foram contestadas pelo MME e pela CETESB. Então, foram apresentados os trechos sugeridos pelo IEMA e que foram questionados. Após os esclarecimentos necessários, os membros acordaram em manter os parágrafos na ata, que por fim, foi aprovada. Em relação à ata da 3ª Reunião Extraordinária, realizada em 4 de agosto de 2015, foi informado que não houve contribuições e assim a ata foi considerada aprovada.

Após, foi dada a palavra ao representante do IBAMA, Sr. Paulo Macedo, que informou que os processos de homologação continuam dentro da normalidade, embora a demanda esteja relativamente baixa em função do quadro econômico nacional rescissivo. O Sr. Paulo Macedo informou também que o IBAMA continua realizando ações de fiscalização nas estradas para inibir a adulteração do uso do ARLA 32 e que as próximas ações serão acompanhadas por representantes dos fabricantes com o objetivo de identificar os mecanismos usados para burlar o sistema.

Em seguida, o Sr. Rui de Abrantes, da CETESB, apresentou os dados relativos ao fluxo mensal de pedidos de LCVM e LCM, que em termos de perfil deve repetir os dados do ano de 2014. De acordo com o Sr. Rui de Abrantes, em função da legislação para as máquinas agrícolas rodoviárias houve um aumento no número de pedidos de homologações desses motores.

Destacou também que o decréscimo do pedido ocorrido em novembro pode ser um reflexo da crise econômica do país. Por fim, informou que houve uma diminuição no prazo médio de análise de processo que caiu de 63 para 60 dias.

Ainda sobre homologações, o Sr. Paulo Macedo informou que a empresa VCA, que atua na área de certificação veicular, está se inserindo no processo, aguardando somente a resolução de questões na área de tecnologia de informação para iniciar sua atuação como agente técnico. Com isso, além de melhorar o atendimento ao usuário, o IBAMA espera que a CETESB inicie trabalhos na área de auditoria de produção, com o objetivo de verificar se os veículos que estão sendo produzidos atendem às especificações do que foi aprovado na homologação.

Após, a Sra. Rosângela Araújo, representante da ANP, tratando da questão da qualidade e da distribuição de combustíveis, relatou que foi observada uma média de 45 mg/kg de enxofre na gasolina e que em relação à aditivação compulsória houve um adiamento para julho de 2017 e que estão sendo tomadas ações rotineiras para o atendimento desse prazo. A Sra. Rosângela informou também que o combustível de referência já está sendo comercializado sendo possível se obter os primeiros registros sobre o uso dessa gasolina. Em relação ao óleo diesel S500, a média do teor de enxofre encontrada durante o ano de 2015 foi de 374 mg/kg. No caso do óleo diesel S10, foi observada uma média de 5,4 mg/kg. Quanto à comercialização do óleo diesel, foi informado que a venda do S10 está em torno de 30% do total. A Sra. Rosângela também informou que não houve novidades a respeito do etanol. Já em relação ao biodiesel, a representante da ANP citou a Lei nº 13.033/2014 que atribui à CNPE a definição das diretrizes para comercialização e o uso do biodiesel, e a Resolução CNPE nº3/2015 que autoriza a comercialização e o uso voluntário de misturas de biodiesel em quantidade superior ao percentual de sua adição obrigatória ao óleo diesel. De acordo com a Sra. Rosângela, a ANP está trabalhando na revisão da Resolução ANP nº 2/2011 para que o distribuidor faça um boletim de conformidade de modo a aumentar a garantia na entrega do produto. Em relação ao Programa de Monitoramento de Qualidade do Combustível (PMQC) constatou-se que o índice de não conformidade relacionado ao óleo diesel foi de 3,7% e de 1,6% para a gasolina. Em relação ao biometano, foi publicada a Resolução ANP nº8/2015, que especifica esse tipo de combustível. Foi informado também que a ANP desenvolveu um projeto específico para o etanol 2G, e que, após consultas em outras instituições, como a ANFAVEA e o IBAMA, chegou-se a um consenso de que o etanol 2G teria a mesma especificação do etanol G.

Em seguida, o Sr. Claudio Ishihara, representante do MME, passou a palavra para o Sr. Ricardo Pinto, da PETROBRAS, que fez um relato sobre a comercialização do óleo diesel e da gasolina. Segundo o Sr. Ricardo houve uma diminuição da importação de gasolina ao longo de 2015, sendo esperada uma queda ainda maior no final do ano em função da retirada prevista pelas distribuidoras. O Sr. Ricardo também apresentou o cronograma relativo à aditivação da gasolina e

os dados relativos ao mercado de óleo diesel S10. Foi informado que atualmente existem 5.569 postos da Petrobras Distribuidora que comercializam o óleo diesel S10, e que a venda desse tipo de combustível equivale a 32% do total de óleo diesel rodoviário comercializado pela empresa. Foi informado pelo Sr. Ricardo que devido à baixa demanda do mercado pelo óleo diesel de referência S-10, que atualmente é importado, foi necessário estocá-lo por um longo período e que, como consequência disso, obteve-se um índice de neutralização acima do especificado para a fase P7. Por esse motivo, foi solicitada pelo Sr. Ricardo uma rediscussão sobre as especificações do índice de neutralização para o óleo diesel de referência S-10, ou sobre a possibilidade de se fabricar esse produto no Brasil. Por fim, foi informado que o combustível de referência MAR-I já está sendo produzido no Brasil, na Refinaria Riograndense, o que facilita muito o atendimento aos pedidos.

Ainda sobre a questão de combustíveis de referência, o Sr. Henry Joseph, representante da CNI, destacou a dificuldade em se encontrar etanol de referência no mercado, tanto o anidro quanto o hidratado.

O próximo informe foi dado pelo Sr. Henry Joseph, representante da CNI, que relatou o andamento da fase L6 do PROCONVE. De acordo com o Sr. Henry, até outubro de 2015, foram licenciados 1.944.158 veículos do ciclo Otto e 125.256 veículos do ciclo diesel, todos da fase L6 do PROCONVE.

Em seguida, a Sra. Letícia informou que a CNI solicitou à coordenação da CAP a inclusão de uma apresentação da Volkswagen do Brasil na pauta da 12ª Reunião Ordinária sobre a questão da adulteração encontrada no processo de homologação dos veículos leves movidos à diesel.

Então foi dada a palavra ao Sr. Henry Joseph, que além de representante da CNI na CAP, também representa a Volkswagen do Brasil. O Sr. Henry relatou que o processo começou no mercado americano, a partir de resultados encontrados por universidades em conjunto com os órgãos ambientais. Foi descoberto que alguns veículos homologados estavam equipados com um software no sistema de gerenciamento do motor que reconhecia a condição de ensaio do veículo e que nessa condição de ensaio modificava o comportamento do motor de modo a atender aos limites de NOx estabelecidos. Foi informado que em campo esses veículos poderiam emitir até 40 vezes mais poluentes. O Sr. Henry destacou que o processo ocorreu no motor diesel do tipo 189, que foi desenvolvido no início dos anos 2000, mas que não é produzida no Brasil. Esse motor foi desenvolvido e produzido na Alemanha e foi utilizado até as fases Euro 4 e Euro 5A. Foi informado que a matriz da empresa na Alemanha está desenvolvendo uma atualização do software para aplicação nos países afetados a partir do primeiro trimestre de 2016, e que no Brasil existem 17.054 unidades desse veículo. O Sr. Henry informou que a Volkswagen do Brasil está realizando uma série de ensaios num veículo modelo Amarok, a fim de investigar o funcionamento do

software, e que os resultados estão sendo enviados à matriz da empresa na Alemanha. Em todos os resultados realizados os valores de emissões de NOx estavam abaixo do limite estabelecido pelo PROCONVE. Foi então informado que a partir dos resultados obtidos com esses ensaios, concluiu-se que, mesmo com o software, em condições normais de rua o veículo atende aos limites de emissões. Outra conclusão foi de que o sistema de fraude deveria ter algum mecanismo a mais que no Brasil não foi necessário porque o motor já atendia aos limites estabelecidos na época. Por fim, foi ressaltada que a posição da Volkswagen em relação ao cenário é de fazer o *recall* dos veículos para a retirada do software mesmo não tendo sido comprovada a fraude.

Após, o Sr. Rudolf de Noronha comentou que é muito preocupante que essa situação tenha ocorrido justamente em uma empresa com matriz na Alemanha, país este reconhecido pelos valores ambientais intrinsecamente arraigados em seu mercado consumidor, o que faz com que se abra uma perspectiva negativa sobre o que pode estar acontecendo nas empresas oriundas de outros países. Além disso, o processo de homologação de todos os veículos, inclusive de outras empresas, se coloca em questão. Por isso, a gravidade dessa notícia vai muito além dos 17 mil veículos Amarok do país. Além disso, o que há de mais grave no processo é a burla do sistema regulador. Então, espera-se com essa notícia que se tenha um fortalecimento do sistema de regulação brasileiro.

Então, o Sr. Paulo Macedo informou que o Ibama notificou à Volkswagen do Brasil para fornecer informações e um posicionamento sobre o caso. A Volkswagen então respondeu assumindo a presença do software e por isso foi caracterizado o descumprimento da Resolução CONAMA nº 230/1997. Com base nisso, o Ibama autuou a empresa e requisitou o *recall* dos veículos.

Por fim, foi aprovado o calendário de reuniões ordinárias de 2016, com as seguintes datas: 19 de maio e 10 de novembro.

Encaminhamentos

1. As próximas reuniões ordinárias da CAP serão realizadas nos dias 19 de maio e 10 de novembro de 2016.

Brasília, 19 de novembro de 2015

Lúcia Fernanda Alves Garcia
Secretária

Rudolf de Noronha
Coordenador

ANEXO I

Lista de representantes presentes a 12ª RO

Nome	Instituição
1. Rudolf de Noronha	Ministério do Meio Ambiente
2. Letícia Reis de Carvalho	Ministério do Meio Ambiente
3. Cláudio Akio Ishihara	Ministério de Minas e Energia
4. Paulo César de Macedo	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
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
7. Henry Joseph Junior	Confederação Nacional da Indústria - CNI
8. Vanderlei Borsari	Companhia Ambiental do Estado de São Paulo - CETESB
9. Ademilson Josemar Zamboni	ONG indicada pelo CNEA (Indicado na forma do R.I.)

Lista de participantes

Nome	Instituição
1. Ricardo Rodrigues da Cunha Pinto	Petrobras
2. Rui de Abrantes	Companhia Ambiental do Estado de São Paulo - CETESB
3. Lúcia Fernanda Alves Garcia	Ministério do Meio Ambiente
4. Luiz Gustavo Haisi Mandalho	Ministério do Meio Ambiente