



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
SECRETARIA DE RECURSOS HÍDRICOS E AMBIENTE URBANO
Departamento de Qualidade Ambiental na Indústria
Coordenação da CAP-PROCONVE
SEPN 505 Bloco B, sala T-16 CEP: 70730-542

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 13ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA CAP

Após a verificação do quórum necessário foi iniciada no dia 17 de junho de 2016 a 13ª Reunião Ordinária da Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE, realizada no Ministério do Meio Ambiente, na sala T13, 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, iniciou a reunião fazendo uma contextualização sobre a situação política do Ministério do Meio Ambiente e sobre sua representação na CAP. A Diretora informou que a Gerência de Qualidade do Ar será extinta e que suas atividades serão absorvidas pela Gerência de Segurança Química, cujo gerente é o Sr. Alberto da Rocha Neto. Informou também que o Departamento de Qualidade Ambiental na Indústria retornará à Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental, porém, continuará coordenando a CAP.

Em seguida, o Sr. Alberto da Rocha Neto se apresentou e fez uma breve explicação sobre as atividades desenvolvidas na Gerência de Segurança Química. Após, o Sr. Alberto deu início à discussão do primeiro item da pauta, referente à aprovação da ata da 12ª Reunião Ordinária. Foi informado que houve apenas uma sugestão de alteração do texto do Sr. Henry Joseph, que foi acatada. Assim, a ata foi considerada aprovada.

Após, foi dada a palavra ao representante do IBAMA, Sr. Márcio Beraldo, que informou que as homologações têm ocorrido dentro da normalidade. Informou também que o IBAMA está acompanhando os trabalhos junto com a AEA para discutir uma metodologia para verificar a real situação dos veículos no que se refere às possibilidades de fraudes no programa.

Em seguida o representante da CETESB, Sr. Vanderlei Borsari, apresentou a evolução anual dos pedidos de homologações e informou que cada pedido, se aprovado, configura uma licença. Destacou que, mesmo com a variação no mercado em relação às vendas de veículos, os pedidos têm se mantido praticamente estáveis, em torno de mil ao ano. Após, o Sr. Vanderlei apresentou a evolução mensal dos pedidos e ressaltou que ao comparar os primeiros meses do ano

de 2015 com os primeiros meses do ano de 2016, nota-se um incremento no número de homologações.

O próximo informe foi feito pelo representante da ANP, Sr. Jackson Albuquerque, que iniciou sua apresentação destacando que as especificações do óleo diesel são estabelecidas pelas Resoluções ANP nº 50/2013 e nº 45/2012. Foi ressaltada a redução no teor de enxofre do óleo diesel de 13.000 ppm, no ano 1955, para a especificação de 10 ppm que passou a vigorar no ano de 2013. Em seguida, foram mostrados dados de produção nacional do óleo diesel S10 indicando que o perfil do produto que sai das refinarias está em torno de 6 ppm. Em relação ao óleo diesel S500 o perfil indica que o produto está em torno de 400 ppm. Após, foi ressaltado que a especificação da gasolina é estabelecida pela Resolução ANP nº 40/2013 e que a Portaria nº 1/2014 trata da obrigatoriedade da aditivação da gasolina a partir do segundo semestre de 2017. Em seguida foi mostrado que o teor de enxofre da gasolina caiu 98% de 1955 a 2014 e que a média do teor de enxofre na produção do segundo semestre de 2015 ficou em torno de 25ppm. Em relação ao Programa de Monitoramento, o Sr. Jackson informou que em 2015 a gasolina apresentou um índice de não conformidade igual a 1,9%, o óleo diesel de 3,1% e o etanol de 1,5%. Após, o representante da ANP ressaltou que a Resolução ANP nº 21/2016 estabelece os requisitos para o uso de combustível experimental. Foi informado que será publicada na segunda quinzena de junho uma nova Resolução da ANP que estabelecerá a especificação do óleo diesel BX a B30%, onde o X representa o teor acima do obrigatório.

Em seguida, o Sr. Rogério Gonçalves, informou que a participação da Petrobras na produção do diesel era de praticamente 100% em 2013, mas caiu para 97,3% em 2015, e 91,7% em 2016. Os motivos da queda são o aumento da produção da Refinaria Riograndense e das importações. Em relação ao diesel S10, a participação da Petrobras era de 8% em 2013, foi para 15% em 2014, 22,5% em 2015 e atualmente está em torno de 30,5%. Foi informado que existem cerca de 25 mil postos no Brasil comercializando diesel S10. Quanto à gasolina, a Petrobras participava com 99,4% da produção em 2013, diminuiu para 96% nos primeiros meses de 2016.

Após, o representante do IEEMA, Sr. Ademilson Zamboni, ressaltou que uma das atribuições da CAP é discutir estudos que tenham sinergia com os interesses da comissão e por esse motivo, sugeriu à coordenação da CAP uma apresentação dos resultados de um estudo feito pelo ICCT sobre os avanços da fase Euro5 em relação ao NOx e sobre as previsões da fase Euro6.

Então, foi dada a palavra ao Sr. Cristiano Façanha, do Conselho Internacional de Transporte Limpo (ICCT), que iniciou sua apresentação ressaltando que um dos objetivos da empresa é melhorar o desempenho ambiental dos veículos e dos combustíveis através de pesquisas técnicas. Foi informado que o ICCT recebe recursos de fundações filantrópicas. Em seguida, o Sr. Cristiano comparou os limites de emissões de NOx das fases Euro IV, V e VI, destacando que o desempenho na fase Euro VI, na prática, seria muito melhor do que a da fase

anterior. Isso porque em condições urbanas, nas fases anteriores à Euro VI, o motor não esquentaria o suficiente para ativar o controle de emissões. De acordo com os resultados encontrados nos testes, a fase Euro VI corrige esse problema. Foi informado que o ciclo de testes nessa fase é mais representativo de condições urbanas, inclusive com partida a frio e que assim a escolha da tecnologia é mais efetiva. Além disso, na fase Euro VI existe um aprimoramento do sistema de diagnóstico a bordo (OBD). Em seguida, foi destacado que o consumo de ARLA 32 está cerca de 30% abaixo das projeções, constatando, portanto, um alto grau de inadimplência. O Sr. Cristiano então informou que a fase P7 depende de sistema de monitoramento, alerta e induzimento. Esclareceu que, caso o sistema de monitoramento detecte algum problema em relação ao nível, dosagem ou qualidade do ARLA 32 é emitido um alerta para que o motorista tome as providências necessárias, que, quando não tomadas, aciona o induzimento inicial que reduz o desempenho através da perda de velocidade e de torque e posteriormente a parada do veículo. Foi ressaltado que a regulação do OBD no Brasil, diferentemente da europeia, requer que o sistema ative a redução da potência somente no caso do nível de ARLA 32 não estar correto. Assim, se houver problemas quanto ao consumo ou quanto à qualidade do ARLA 32 não ocorre perda de potência e isso possibilitaria fraudes no sistema. Após, foram feitas as seguintes recomendações: exigir que as montadoras façam recall dos veículos ou invalidem a garantia, modificar a fase P7, melhorar a fiscalização nas estradas e adotar a fase P8.

Em seguida, o Sr. Cristiano apresentou os benefícios e os custos da fase P8 no Brasil. Foi informado que a entrada da fase P8 resultaria na redução significativa de NOx a longo prazo, além disso, praticamente eliminaria as emissões de MP2,5 e de carbono negro em 2050. Foi destacado que o MP2,5 tem um impacto muito forte na saúde, e que, a implementação da fase P8 evitaria a morte prematura acumulada de 74 mil pessoas, até 2048. Foi então destacado que de acordo com o estudo realizado pelo ICCT, os benefícios da fase P8 superariam seus custos na ordem de 11:1 e evitariam 74 mil mortes prematuras ao longo de 30 anos. Por fim, foi apresentado um calendário internacional de adoção de normas para veículos pesados. Segundo o calendário apresentado, Estados Unidos, Canadá, Europa, Japão, Coreia do Sul e Turquia já implantaram o equivalente à fase Euro VI. A China e o México propuseram a adoção em 2018 e a Índia propôs a adoção em 2021. Chile aprovou o uso da norma Euro VI para ônibus em Santiago. Como conclusão principal, o Sr. Cristiano destacou que um avanço para a fase P8 resolveria os problemas de conformidade e desempenho da fase P7, os benefícios dessa nova fase superaria os custos de implantação e, finalmente, essa fase equipararia o Brasil aos maiores mercados automotivos com relação às normas ambientais para veículos pesados.

Na sequência, o Sr. Henry, representante da CNI, ressaltou que deve ser observada a condição climática no momento dos testes, já que o sensor de NOx não trabalha adequadamente em condições frias, ou seja, é preciso que se atinja uma certa temperatura para que o sensor

monitore corretamente a emissão e regule a ação do SCR. Outro ponto destacado pelo Sr. Henry é que a intensidade do uso de veículos a diesel na Europa é menor que no Brasil, consequentemente o motor na Europa não opera tão aquecido quanto no Brasil. Além disso, foi destacado que na Europa se trabalha com uma relação peso/controlado diferente da do Brasil, que utiliza motores pequenos e que esses atingem a temperatura ideal mais rapidamente e assim acionam prontamente o sensor de NOx. O Sr. Henry também ressaltou que no Brasil é comum ocorrer transporte em regiões interiores do país que não possuem assistência em caso de parada do motor, por isso, foi muito discutido até que ponto deveria haver uma interferência no funcionamento do veículo em caso de falha no uso de ARLA 32. Após, o Sr. Henry destacou que o OBD orienta o motorista a tomar as providências necessárias para o correto funcionamento do motor do veículo e que a implementação da inspeção veicular, como ocorre na Europa e nos Estados Unidos, poderia evitar falhas no sistema de controle de emissão de poluentes, inclusive as fraudes. Por fim, foi informado que o atualmente 30% da frota de veículos pesados brasileiros são Euro 0, ou seja, anteriores ao PROCONVE, e que por isso é muito importante se fazer uma Renovação da Frota.

Então, o Sr. Cristiano informou que é possível inserir uma renovação de frota mais acentuada no modelo para que sejam analisados quais seriam os benefícios de um programa desse tipo na redução das emissões.

Foi destacado pelo Sr. Zamboni que essa frota mais antiga tem intensidade de uso baixa em relação à frota mais nova.

Após, o Sr. Vanderley Borsari informou que existe uma experiência de renovação de frota no Porto de Santos onde o governo oferecia financiamento a juros zero e esperava-se uma adesão muito grande, o que não ocorreu.

Encaminhamentos

1. A coordenação deve reforçar o convite para a ABRACICLO participar das próximas reuniões da CAP.
2. A coordenação deve verificar no Regimento Interno quais as providências a serem tomadas pela CAP quanto à ausência da ABEMA e ANAMMA nas reuniões.

Brasília, 17 de junho de 2016

Lúcia Fernanda Alves Garcia
Secretária

Letícia Reis de Carvalho
Coordenadora

ANEXO I

Lista de representantes presentes a 13ª RO

Nome	Instituição
1. Letícia Reis de Carvalho	Ministério do Meio Ambiente
2. Cláudio Akio Ishihara	Ministério de Minas e Energia
3. Fábio David V. Reis	Ministério da Saúde
4. Márcio Beraldo Veloso	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
5. Jackson Albuquerque	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP
6. Henry Joseph Junior	Confederação Nacional da Indústria - CNI
7. Vanderlei Borsari	Companhia Ambiental do Estado de São Paulo - CETESB
8. Ademilson Josemar Zamboni	ONG indicada pelo CNEA (Indicado na forma do R.I.)

Lista de participantes

Nome	Instituição
1. Lúcia Fernanda Alves Garcia	Ministério do Meio Ambiente
2. Gustavo dos Santos Souza	Ministério da Saúde
3. Luiz Gustavo Haisi Mandalho	Ministério do Meio Ambiente
4. Cristiano Façanha	ICCT
5. Rogério Gonçalves	Petrobras
6. Alberto da Rocha Neto	Ministério do Meio Ambiente