



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 14ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA CAP

Após a verificação do quórum necessário foi iniciada no dia 30 de novembro de 2016 a 14ª Reunião Ordinária da Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE, realizada no Ministério do Meio Ambiente – 505N, na sala S4, 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 fez a abertura da reunião agradecendo a presença de todos e solicitando que os presentes se apresentassem brevemente, após esta rodada fez uma solicitação de alteração na pauta da reunião, para que fosse incluída apresentação pelo IBAMA sobre o livro Avaliação dos Impactos Econômicos e dos Benefícios Socioambientais do PROCONVE, e informou que devido a confirmação por parte do IBAMA sobre esta apresentação ter sido feita após o envio da convocação e da pauta inicial, não foi possível inclui-la no planejamento da reunião. Após consulta aos membros, não houve nenhuma posição contrária a esta inserção. A Diretora continuou sua fala relatando as fases atuais do PROCONVE que estão vigentes, (P7, M4, L6 e MAR-I) e que neste ano foi realizada no primeiro semestre a 13ª reunião ordinária da CAP, em 17 de junho, na qual foi realizada apresentação do International Council on Clean Transportation (ICCT) sobre os possíveis avanços da implantação da fase P8 no Brasil. A Sra. Letícia relatou ainda que apresentou o relatório anual da CAP na reunião plenária do CONAMA, em 9 de novembro de 2016, conforme disposto na resolução CONAMA 414/2009.

O primeiro item de pauta consistiu na aprovação da ata da 13ª reunião ordinária. A Diretora Letícia afirmou que como não havia sido enviada qualquer solicitação de alteração estaria aprovada a ata. Em seguida o representante da CNI, Henry Joseph, questionou se havia sido enviada a ata previamente com data para envio de contribuições, pois ele tinha uma solicitação de alteração a fazer. Luiz Mandalho, do MMA e na função de secretário da CAP, respondeu que não tinha disponível as datas, mas que poderia verificar e que provavelmente a secretária prévia da CAP, Lucia Garcia, provavelmente teria enviado a ata com data para envio de

alterações. Após breve discussão no grupo de como proceder, decidiu-se por realizar a alteração da ata da 13ª reunião em tempo real, uma vez que eram poucas alterações e que havia necessidade de aprovação nesta reunião. Com as alterações solicitadas pelo Sr. Henry, o Sr. Mandalho fez as alterações perante ao grupo, e assim foi aprovada a ata da 13ª reunião ordinária da CAP.

Após, foi dada a palavra ao representante do IBAMA, João Câmara, que informou que devido a impossibilidade de participação dos representantes do IBAMA na CAP, Paulo Macedo e Marcio Beraldo, ele estava representando o órgão na comissão, informou também que havia conversado com os representantes do IBAMA antes da reunião e que todas as etapas de homologação cabíveis ao seu órgão estão em dia, não havendo problemas a relatar.

Em seguida o representante da CETESB, Sr. Vanderlei Borsari, apresentou a evolução anual do fluxo de pedidos de homologações, destacando que em comparação com 2015 houve aumento no número de solicitações e que as informações já continham os dados do outro Agente Técnico Credenciado (ATC) do PROCONVE, a VCA South America, que desde março de 2016 vem atuando no processo de homologação. Informou ainda que o prazo médio de análise é de 56 dias. Após destacou que grande parte deste aumento foi devido aos pedidos de solicitação referentes a fase MAR-I, pois a partir de 2017 todas as máquinas agrícolas e rodoviárias deverão ter licença para comercialização. Ao continuar apresentou as ações realizadas pela CETESB para reconhecimento de laboratórios de emissão, destacando que a CETESB, em 2016, testemunhou ensaios de correlação em 31 laboratórios (17 para veículos leves e 14 para veículos pesados) além de ter auxiliado em outros 7 (para motocicletas), explicou ainda que este processo não é uma auditoria de acreditação, mas serve para que os laboratórios conheçam suas limitações e que após os ensaios de correlação devem fazer análise crítica dos resultados e há análise estatística dos dados coletados. João Câmara, do IBAMA, complementou que com relação as LCVM, desde o início do PROCONVE já foram emitidas cerca de 15.000 licenças, com cerca de 70.000 consultas, o que demanda uma gestão de processos eficiente pelo IBAMA, pois cada processo demanda uma série de procedimentos e análises técnicas.

O próximo informe foi feito pelos representantes da ANP, a Sra. Rosângela Araújo e Sr. Jackson Albuquerque. A Sra. Rosângela ressaltou que seria apresentado um balanço de mercado e que com relação a qualidade dos combustíveis a situação está em condições normais, com atendimento pleno, informou ainda que os estudos de qualidade de combustível que haviam sido parados já estão sendo retomados em grande parte do Brasil. O Sr. Jackson iniciou sua apresentação destacando que as especificações do óleo diesel são estabelecidas pelas Resoluções ANP nº 50/2013 e nº 45/2012. Em seguida, apresentou dados da demanda de óleo diesel, separados por tipo de diesel, ressaltando que o diesel S1800 tem tido um consumo muito baixo e que a demanda geral de óleo diesel tem apresentado uma certa estabilidade e que o consumo de diesel S10 tem sido de cerca de 40% do total de diesel rodoviário consumido, sendo o restante

diesel S500. Além disso informou que as importações responderam a 16,6% do consumido, do diesel S10 e S500. Após, ressaltou 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 apresentou dados da demanda de gasolina, ressaltando que assim como para o diesel há certa estabilidade e que 11,8% da demanda de gasolina em 2016 é proveniente de importação. Após apresentou a situação atual do Programa de Monitoramento da Qualidade de Combustíveis (PMQC), no qual 16 estados, e parte de São Paulo, contam com programas ativos, 5 estados estão em processo de ativação dos programas e outros 6 ainda não possuem monitoramento, mas que deverão ser alvo de futuras licitações. Ressaltou que alguns estados têm apresentado dificuldade com o processo licitatório em razão da baixa oferta de instituições passíveis de participarem em sua região, assim como outros estados apresentam problemas locais, mas que os esforços são para dirimir estes problemas nas próximas licitações. Ainda em relação ao PMQC, o Sr. Jackson informou que os boletins mensais são disponibilizados na página da ANP (<http://www.anp.gov.br/wwwanp/qualidade-produtos/programas-de-monitoramento/pmqc>) e que houve mudança no formato de disponibilização dos dados para facilitar o acesso. Com relação aos resultados ressaltou que os dados de 2016 apontam grande índice de conformidade dos combustíveis (98,2% gasolina, 97,7% diesel e 98,5% etanol). Na sequência apresentou informações sobre combustíveis alternativos, destacando que ocorreu descontinuidade da produção do diesel de cana pela empresa interessada com revogação da autorização. Após, o Sr. Jackson ressaltou que a Resolução ANP nº 30/2016 estabelece a especificação do óleo diesel BX a B30% e que a Resolução ANP nº 34/2016 estabelece os requisitos para solicitação de anuência prévia da ANP para uso experimental e específico de diesel BX ou biodiesel B100, nas quais X corresponde ao teor de adição de biodiesel na mistura. Apresentou ainda a Resolução ANP nº 8 de 2015, que regula o uso de biogás proveniente da decomposição biológica de resíduos agrossilvopastoris e comerciais, para mistura ao gás natural ou injeção na rede de gás natural. Na sequência falou sobre o biometano proveniente de aterros sanitários e estações de tratamento de esgoto, ressaltando que a ANP tem se reunido com outras instituições para verificar se o uso deste gás é possível e quais seriam as recomendações e estudos necessários para tal. O Sr. Jackson apresentou brevemente a experiência internacional no tema, observando que em alguns países o uso é proibido, em outros já existem protocolos para avaliação de uso e outros já possuem injeção de biometano de aterros na rede de gás e que para análise deste tema é necessária a interlocução com outras entidades, como MMA, Midades, MME, MTPS, MS, ANVISA e outros, com indicativo de realização de rodadas de reuniões para os próximos meses.

Em seguida, o representante do Ministério de Minas e Energia (MME), Claudio Ishihara, trouxe informações sobre as refinarias no Brasil, destacando que a situação nas refinarias

está dentro da conformidade, diferente de 3 anos atrás, quando as refinarias estavam operando muito próximo da capacidade operacional limite e agora, devido a menor demanda do mercado, as refinarias estão operando com uma margem mais confortável de produção. Informou ainda devido a redução dos preços no mercado internacional o preço dos combustíveis no Brasil ainda está um pouco acima o que cria uma janela de oportunidade para importação, com aumento da importação pela Petrobras e também por outras empresas, com a Petrobras agora se posicionando de maneira mais empresarial e não como garantidora do abastecimento nacional, com projeção de abastecimento pela Petrobras entre 60 a 90% do mercado. Ainda com relação a importação, o Sr. Claudio citou que o aumento na importação demandará um maior trabalho dos agentes envolvidos, até da própria ANP com relação as análises de importação e qualidade dos combustíveis. Continuando sua fala citou que a Petrobras não pretende mais entregar combustível em todos os pontos, e que será considerado para tal o custo para a entrega, cabendo aos interessados em cada caso a análise sobre pagar os custos ou realizar transporte próprio, tirando o papel da Petrobras como garantidora exclusiva do abastecimento e que isto gerará uma janela de oportunidade para entrada no mercado de outros agentes, mas sem prejuízo para o abastecimento, pois o mercado já é bastante abastecido e a entrada de novos agentes garantirá a continuidade, assim o mercado de combustíveis será mais livre, alinhado com a estratégia do setor energético de garantir sustentabilidade econômica, alinhado ao governo Temer. Continuando, o representante do MME falou sobre o diesel S1800 (diesel não rodoviário), que conta atualmente com apenas uma refinaria no Brasil, situada em Manaus, que atende apenas a demanda da produção termoeletrica na região, o que tem contribuído para que não haja consumo deste diesel no resto do país, pois pela grande distância da produção o diesel S500 tem sido consumido em usos que não o demandam obrigatoriamente, como uso em MAR, ferroviário e em pequenas centrais de geração de energia, que atuam como sistemas de backup em certos locais.

Na sequência João Câmara do IBAMA questionou sobre o processo de importação, qual seria o papel da ANP na análise do combustível importado para garantir a qualidade do combustível que entra no país. Rosangela Araújo, da ANP, informou que o sistema antiga duplicava as análises, na saída dos países e na entrada, e que estudos indicam que algumas análises não necessitam ser duplicadas, mas que podem ser pedidas análises adicionais e que esta discussão está com consulta pública em aberto no site da ANP, além disso citou que tem ocorrido problemas com relação a declaração equivocada de importação de combustíveis como sendo solventes, por questões tributárias, fato corroborado pelo representante do MME, mas que estas questões serão também verificadas pelo PMQC. Em sequência, a Sra. Leticia informou que isto pode ser uma escolha regulatória, para verificar a qualidade a jusante e não a montante. O Sr. Claudio afirmou que além do PMQC as análises referentes a importação serão mantidas, para garantir que os combustíveis importados tenham a mesma qualidade dos combustíveis produzidos

aqui.

Na sequência a Diretora Leticia, passou a palavra a João Câmara, representante do IBAMA, para apresentação sobre o livro Avaliação dos Impactos Econômicos e dos Benefícios Socioambientais do PROCONVE, em celebração aos 30 anos de criação deste programa. O Sr. João começou sua fala comentando sobre a grande importância do PROCONVE para a melhoria da qualidade ambiental bem como da melhoria do parque tecnológico automotivo como um todo e citou que um dos grandes problemas da área ambiental é a dificuldade em divulgar as experiências exitosas e que este livro foi baseado nesta proposta, com análise da percepção do setor regulado através de perguntas entre 20 empresas e associações ligadas diretamente ao PROCONVE, para verificar a percepção do alcance do Programa e seus benefícios como um todo. O Sr. João esclareceu a metodologia utilizada que foi pesquisa através de perguntas com respostas livres a estas entidades, com identificação de núcleos de sentido pela metodologia de Laurence Bardin, que aglutina as respostas convergentes, e sem identificação nas respostas de quem as fez, para dar maior liberdade e sigilo aos participantes. O Sr. João esclareceu que o livro foi publicado em formato impresso e digital, sendo que o livro se encontra disponível para download no site do IBAMA. Na sequência apresentou resultados de um outro trabalho, sobre indicadores, onde identificou-se que na cidade de São Paulo, pelo resultado do monitoramento, que tem ocorrido queda na concentração dos poluentes PM10 e PM2,5, aproximando dos valores recomendados pela OMS, mas demandando um esforço maior para este alcance. O Sr. Claudio perguntou se as medições são feitas em toda a cidade ou em corredores específicos, apenas representando os piores casos. A Sra. Leticia informou que os dados são provenientes das estações de monitoramento existentes na cidade de São Paulo e que há grande variação na configuração dos locais, informação corroborada pelo representante do IBAMA, o qual apresentou ainda informação sobre as estações utilizadas nesta análise. Na sequência a Sra. Leticia relatou que o MMA, de maneira bastante corajosa, incluiu no PPA um indicador de resultado, que é a concentração de MP10 em três estações de São Paulo que apresentam os valores mais elevados, avaliando assim o pior caso nesta cidade, que por ser a cidade com maior concentração de pessoas e veículos pode ser indicador para as outras cidades do Brasil, e que o MMA irá avaliar este indicador apresentado para analisar possível melhoria no indicador do PPA, para apresentar de melhor maneira os avanços na qualidade do ar. Após o Sr. Câmara citou os dados referentes aos aumento da frota em circulação e que devido ao PROCONVE os dados indicam uma diminuição na emissão de poluentes e que o esforço para emissão de licenças LCVM pelo IBAMA tem sido de grande monta, e que com a criação do INFOSERV houve aumento de produtividade e eficiência no processo de homologação de veículos. Com relação a frota de veículos O Sr. Câmara ressaltou que cerca de 64 milhões de veículos são relacionados com o PROCONVE (DENATRAN, fev/2016) e que menos de 4% da frota nacional tem mais de 20 anos, sendo que

destes apenas 1 a 2% são anteriores ao PROCONVE, de modo que assim temos que a maioria absoluta da frota circulante no Brasil possui controle de emissão de poluentes, e que a idade média da frota brasileira é de 8 anos. Após, o Sr. João destacou que com o Programa houve grande economia de recursos advindos de doenças e mortes evitadas e que um dos desafios principais agora é a implantação dos programas de inspeção e manutenção (I/M), que foram amplamente citados na pesquisa, pois esta ação é extremamente importante para o pleno alcance dos objetivos do PROCONVE, mas que ainda existem desafios para sua viabilização, como os impasses políticos e burocráticos e que mesmo com custos para implantação os benefícios econômicos são superiores e que estes benefícios devam ser demonstrados de maneira clara para incentivar a adoção dos programas de I/M pelos municípios e estados. Na sequência o Sr. João apresentou estimativas de trabalhadores empregados e de renda gerada para atendimento das normas PROCONVE. Dando continuidade apresentou os principais resultados econômicos e sociais advindos do Programa, bem como as principais tecnologias desenvolvidas para atendimento e citou como principais desafios relacionados ao PROCONVE a contínua amostragem dos contaminantes do ar das cidades, a implementação rotineira do Programa I/M dos veículos e a melhoria da qualidade e dos serviços de transporte público. Para finalizar destacou os próximos passos para ampliação/melhoria do PROCONVE, a consolidação do sistema INFOSERV com os outros sistemas (RENAVAM, Inovar-Auto, Programa Brasileiro de Etiquetagem PBVE, Inmetro, PCVE), implementação da inspeção veicular em nível nacional e a negociação de novas fases, principalmente para aquelas já implementadas (P8, L7, M5, etc...).

Em seguida, foi dada a palavra ao Sr. Cristiano Façanha, do ICCT, para apresentação sobre as diferenças entre as fases P7 e a possível fase P8, para veículos pesados. O Sr. Cristiano iniciou sua apresentação citando que estudo sobre as fases EURO, similar ao PROCONVE na União Europeia, demonstrou que há grande disparidade entre os níveis de emissão encontrados na homologação e os verificados em condições reais de uso, e que a fase EURO VI, que serviria de base para a fase P8, corrige de certa forma esta disparidade, impondo condições na homologação que resultem em melhor representatividade dos ensaios, simulando melhor as condições de ciclo urbano e de uso dos veículos. Outro avanço seria o aprimoramento do sistema de diagnóstico a bordo (OBD), pois na fase P7 há apenas controle do nível de ARLA 32 e possibilidade de redução da potência dos veículos, sendo necessário outras análises pelo OBD para garantir que não está havendo adulteração deste agente e maior rigor nas consequências, como por exemplo a parada do veículo em caso extremo. Após apresentou que os benefícios econômicos do P8 superariam os custos em uma proporção de 11 para 1 e que a fase P8 iria equipar o Brasil com os maiores mercados do mundo, em relação ao controle das emissões. O Sr. Cristiano destacou que a passagem do P7 ao P8 seria um grande avanço, pois assegura o controle efetivo de emissões no mundo real, impõe limites mais restritivos e a novos poluentes e também impõe maior

durabilidade (700.000 km na fase EURO VI), além disso a adoção de filtro de partículas nestes veículos reduzira até 99% a emissão de partículas ultrafinas e também reduz a emissão de carbono negro. Outro ponto destacado seria a implantação da demonstração da conformidade dos veículos em uso para cada família de motores, através de testes com a utilização de sistema portátil de medição de emissões (PEMS, em inglês) em condições normais de uso, pois os ensaios de homologação são feitos apenas com os motores, em bancadas de ensaio.

Na segunda parte de sua apresentação o Sr. Cristiano falou sobre renovação de frota, iniciando com uma comparação entre alguns programas executados ao redor do mundo, destacando que os que tiveram mais êxito e melhor custo benefício foram os programas que focaram efetivamente na redução da emissão de poluentes e que os veículos pesados seriam os mais adequados para serem atingidos. Dando continuidade apresentou como recomendações principais para implantação do programa no Brasil focar na remoção de caminhões e ônibus P3 e pré-P3 juntamente com a introdução do P8, incluir requisitos que garantam a custo efetividade do programa, implementar um programa que use um sistema de “voucher” para permitir a participação de pequenas empresas e autônomos.

Para finalizar a reunião, a diretora Leticia pediu que, devido a reunião ter se estendido além do previsto, o último item de pauta que seria a marcação da próxima reunião fosse feita posteriormente, por e-mail. Esta sugestão foi acatada pelo grupo e foi sugerido pela ANP que a próxima reunião fosse realizada em seu Centro de Pesquisas e Análises Tecnológicas, em Brasília, sugestão também acatada pelo grupo.

Encaminhamentos

1. A coordenação deve enviar por e-mail sugestão de datas para a realização da 15ª reunião ordinária da CAP, a ser realizada no primeiro semestre de 2017 no CPT/ANP, para que os membros decidam a melhor data.

Brasília, 2 de dezembro de 2016

Luiz Gustavo Haisi Mandalho
Secretário

Letícia Reis de Carvalho
Coordenadora

ANEXO I

Lista de representantes presentes a 14ª RO

Nome	Instituição
1. Letícia Reis de Carvalho	Ministério do Meio Ambiente
2. Cláudio Akio Ishihara	Ministério de Minas e Energia
3. Rosangela Moreira de Araújo	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP
4. Jackson Albuquerque	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP
5. Henry Joseph Junior	Confederação Nacional da Indústria - CNI
6. Vanderlei Borsari	Companhia Ambiental do Estado de São Paulo - CETESB

Lista de participantes

Nome	Instituição
1. Luiz Gustavo Haisi Mandalho	Ministério do Meio Ambiente
2. Diego Henrique Costa Pereira	Ministério do Meio Ambiente
3. João B. D. Câmara	IBAMA/DIQUA
4. Cristiano Façanha	ICCT
5. Carmen Araújo	ICCT