



**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 3ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DA CAP**

A 3ª Reunião Extraordinária da Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE - CAP foi iniciada às 10 horas do dia 4 de agosto de 2015, no Ministério do Meio Ambiente (SEPN 505, Bloco B, sala T13, Asa Norte, Brasília).

A Diretora de Qualidade Ambiental na Indústria, Sra. Letícia Reis de Carvalho, iniciou a reunião agradecendo a presença de todos e fazendo uma breve explanação sobre a CAP. Foi informado que a CAP foi instituída pela Resolução CONAMA nº 414/2009 e que sua missão é acompanhar a execução do atendimento ao estabelecido no PROCONVE e avaliá-lo com vistas a sua eficiência e eficácia, além de tomar as medidas que estiverem ao seu alcance para garantir o seu cumprimento. Foi informado também que a CAP é coordenada pelo Ministério do Meio Ambiente e que se reúne ordinariamente a cada 6 meses. Então, a Diretora elencou as instituições que são membros da CAP e destacou a presença de representantes das instituições que por sua atuação estar relacionada ao uso do ARLA 32 foram convidadas pela coordenação a participar da reunião (AFEEVAS, INMETRO, ANTT, INEA, PRF, DENATRAN, PETROBRAS, CNT).

Em seguida, a Sra. Letícia fez uma contextualização sobre a motivação para a realização dessa reunião extraordinária. Foi informado que na última reunião da CAP ficou acordado que a Comissão deveria se aprofundar nas discussões sobre os fatos atuais relacionados ao uso e à comercialização do ARLA 32. Assim, o objetivo da reunião seria de delimitar as dificuldades enfrentadas e identificar as ações tomadas pelas instituições. Foi ressaltado que a CAP não é uma comissão deliberativa e que esse papel seria do CONAMA, no entanto, cabe a CAP relatar a evolução do PROCONVE ao CONAMA.

Após, o Sr. Rudolf de Noronha, Gerente da Qualidade do Ar do Ministério do Meio Ambiente, informou que foram feitas algumas operações do IBAMA em parceria com a Polícia Rodoviária Federal para fiscalização nas estradas para verificação da conformidade no uso do ARLA 32.

Então, o Sr. Gilberto Werneck, Coordenador Geral de Gestão da Qualidade Ambiental do IBAMA, fez um relato da última operação de fiscalização realizada em parceria com a Polícia Rodoviária Federal. A operação foi feita no Mato Grosso do Sul no início de julho com barreiras fixas nas rodovias BR 262, BR 158 e BR 163. Como resultado da operação foram lavrados 47 autos de infrações, 28 notificações técnicas e 5 apreensões de veículos, além de multas no valor de R\$ 244 mil, por fraude na composição do ARLA 32 e por transporte interestadual de produtos perigosos sem autorização ambiental. O Sr. Gilberto destacou que as fraudes no uso do ARLA 32 podiam ser verificadas quanto à adulteração do veículo ou quanto à adulteração do produto que estava sendo utilizado no tanque do ARLA 32. Informou que para o tanque do ARLA 32 foi utilizado um refratômetro doado pela AFEEVAS, e que a alteração do produto infringe os artigos 64 e 71 do Decreto nº 6514 que regulamenta a Lei de Crimes Ambientais.

Em seguida, a Sra. Rizza, Analista Ambiental do IBAMA, informou que esteve em campo na operação de fiscalização realizada em São Paulo, feita em parceria com a Polícia Rodoviária Federal. Foi destacado que foram encontradas adulterações na composição e na concentração do líquido do tanque do ARLA 32, além de diversas fraudes no caminhão, como a retirada de fusível e a utilização de chip para burlar o sistema de informação do veículo. Foi informado que foram apreendidos os caminhões nos casos de adulteração do veículo e que a coordenação de fiscalização do IBAMA pretende continuar a realizar esse tipo de operação.

O representante da Polícia Rodoviária Federal, Sr. Paulo Demarchi, apresentou um exemplar do equipamento utilizado para verificação da concentração do ARLA 32 durante as operações de fiscalização. Foi informado que a PRF possui atualmente 16 unidades desse equipamento, possibilitando a ampliação da área de atuação. Destacou que cerca de 15% dos veículos abordados durante as operações apresentavam alguma não conformidade. Outra questão levantada pelo Sr. Paulo foi de que hoje não há fundamento legal para multar veículos que estejam trafegando com o ARLA 32 adulterado e que por isso a PRF está discutindo internamente como essa adulteração pode ser incorporada na lei de trânsito brasileira. Por fim, destacou que o ARLA 32 pode ser fraudado pelos diversos agentes: fabricante, posto de gasolina que revende, transportadora, ou pelo próprio caminhoneiro na tentativa de enganar o dono do caminhão, e por isso, é complicado descobrir o responsável pela fraude.

Em seguida a Sra. Letícia Carvalho questionou a possibilidade de se levantar dados

estatísticos para avaliação da dimensão da problemática em âmbito nacional.

Então, o Sr. Roberto Cabral, Coordenador Substituto de Operações do IBAMA, informou que as operações foram pontuais e que ainda não seria possível fazer uma parametrização da frota envolvida com base nas informações obtidas até o momento.

Após, o Sr. Paulo Demarchi complementou seu relato destacando a preocupação com a perda da garantia do veículo. Segundo informado, existe uma tendência de aumento na fraude dos veículos que perderam a garantia do fabricante, já que existe um decréscimo no valor do veículo.

Então, o Sr. Rudolf destacou a oportunidade temporal das operações, já que as expectativas são de aumento nas fraudes conforme aumenta o número de veículos fora de garantia. Sendo assim, as medidas que já estão sendo tomadas devem ser intensificadas. Em seguida, o Sr. Rudolf levantou a questão da segurança jurídica das autuações feitas com base no resultado de aparelho não regulamentado pelo CONTRAN.

Foi então esclarecido pelos representantes da PRF que não é aplicada multa de trânsito em relação à adulteração do ARLA 32. A PRF só pode registrar as adulterações das características do veículo, como a retirada do fusível ou o uso do chip.

Após, o Sr. Gabriel Branco, da empresa Environmentality, destacou a importância de se discutir a tolerância na leitura do aparelho no momento da fiscalização.

A Sra. Rizza então informou que o IBAMA estabeleceu uma tolerância de 2 pontos para mais e para menos, para evitar qualquer tipo de contestação.

Em seguida, o Sr. Marcelo Monteiro, Chefe da Divisão de Fiscalização do INMETRO, informou que compete ao INMETRO a fiscalização da qualidade do ARLA 32 vendido ao caminhoneiro e que desde 2014 estão sendo feitas várias ações nesse sentido, porém esclareceu que este órgão não tem competência para fiscalização do uso do ARLA em veículos.

Em relação à detecção de fraude no produto, o Sr. Paulo Demarchi complementou que estão sendo feitas pesquisas em Minas Gerais sobre a utilização do negro de eriocromo para detecção de minerais na composição do ARLA 32, caracterizando assim a fraude devido ao uso de água de torneira na composição.

Com base nessa informação, o Sr. Elcio Farah, da AFEEVAS, informou que os fabricantes de ARLA 32 também se prontificaram a iniciar pesquisas sobre a funcionalidade do negro de eriocromo.

Tendo em vista os relatos anteriores, a Sra. Letícia Carvalho ressaltou que pode ser constatado que, do ponto de vista de fiscalização, o assunto está sendo bem acomodado no âmbito do IBAMA e da PRF. Além disso, destacou que a área ambiental e seus parceiros tem trabalhado

em cima dessa problemática e tem produzido respostas relevantes. Outro ponto importante levantado pela Sra. Letícia foi de que, a fiscalização possui não só um papel coibitivo, mas também instrutivo para a política e a regulação.

Foi dada a palavra então ao Sr. Henry Joseph Jr., representante da CNI e da ANFAVEA, que relatou que a Instituição tem dedicado um esforço significativo nesse assunto. O Sr. Henry ressaltou que a tecnologia do ARLA 32 inicialmente foi planejada para veículos de grande porte movidos a diesel, mas que pode migrar para veículos leves. Acrescentou que essa tecnologia é uma das mais eficientes para redução de NOx e por isso tem sido usada na Europa. Além disso, destacou que o sistema OBD acusa o mau funcionamento do veículo e também registra todas as informações e assim consegue identificar quaisquer alterações feitas no veículo. Então, essas alterações poderiam ser acessadas a qualquer momento por programa de inspeção. Assim, a existência de um programa de inspeção mais contundente no país, como é previsto no Código de Trânsito, teria viabilizado mecanismos que impedissem a atual magnitude dos problemas detectados atualmente. Outro ponto destacado foi de que os sistemas OBD foram implementados sem as regulamentações que seriam necessárias para padronização desses sistemas.

O Sr. Henry informou que foi realizada uma reunião entre ANFAVEA e AFEEVAS para se discutir as ações que poderiam ser feitas e que, a partir dessa reunião, as instituições se propuseram a iniciar trabalhos em conjunto. Informou também que foi solicitado à Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA) a criação de um grupo de trabalho para discussão do sistema OBD, com vistas a se obter uma padronização dos sistemas. Foi então informado que a AEA já estava discutindo essa questão na Comissão de Emissões de Veículos Pesados e que estão elaborando uma cartilha de conscientização para apoio à fiscalização.

Outro ponto identificado pelo Sr. Henry foi o enquadramento do ARLA 32 na Receita Federal, que atualmente é classificado como “outros”, sendo que na Europa já existe uma classificação independente. Foi informado que a ANFAVEA entrou em contato com a Receita Federal e que a primeira avaliação foi de que haveria espaço para ser feita uma classificação específica para o ARLA 32. Assim, havendo essa possibilidade de enquadramento o próximo passo seria solicitar formalmente. O Sr. Henry destacou que acredita que a classificação independente poderá trazer uma redução na tributação do produto, além de facilitar que o produto ficasse sob responsabilidade de uma entidade específica.

Em relação as ações de fiscalização, o Sr. Gabriel destacou que um modo de facilitar o foco do IBAMA seria criar um canal de comunicação com os fabricantes de ARLA 32 pois estes fabricantes tem uma visão de mercado onde eles conseguem identificar os prováveis locais de

fraude de acordo com a taxa de uso do produto pelas transportadoras.

Em seguida, a Sra. Rosângela Araújo, representante da ANP, informou que foi feita uma consulta jurídica que concluiu que essa temática não caberia à ANP, tendo em vista que o produto ARLA 32 não é combustível, não estando, portanto, incluído nas competências legais da Agência. A Sra. Rosângela destacou que, diferente do IBAMA e da Polícia Federal, que podem fiscalizar o consumidor final, a ANP atua somente até o posto de revenda. Além disso, ressaltou que a análise de amostras do ARLA 32 como forma de fiscalização teria um custo muito elevado por não ser possível incluir no Programa de Monitoramento de Qualidade de Combustíveis e que a leitura do OBD seria uma alternativa a ser melhor explorada. Outro ponto destacado foi a questão da comunicação que também poderia ser mais explorada.

Após, o Sr. Marcelo Monteiro, representante do INMETRO afirmou acreditar que existe atualmente uma boa governança sobre o ARLA 32, sendo que cada instituição tem trabalhado conforme sua competência, todos sob a liderança do IBAMA. O Sr. Marcelo informou que existem no INMETRO cerca de 180 fiscais para o país inteiro e que a fiscalização é feita de forma descentralizada através dos IPEMs (Instituto de Pesos e Medidas). Destacou também que atualmente existe apenas um laboratório acreditado em São Paulo devido à baixa demanda de análises. O Sr. Marcelo informou que o INMETRO avaliou nove fabricantes e que sete deles foram autuados. Os problemas mais encontrados foram de contaminação do produto.

Em seguida, a Sra. Letícia destacou que o sistema de governança do ARLA 32 é multisetorial e que a atribuição da CAP é acompanhar as ações das instituições envolvidas. Após, ressaltou que ainda não há dados suficientes que permitam a avaliação da dimensão real das fraudes e que por esse motivo a percepção das fraudes deve ser melhor trabalhada no âmbito da comissão. A Diretora destacou que com a melhoria da percepção do cenário atual seria possível avaliar o nível de ocorrência das taxas de fraudes e as medidas decorrentes, tais como o aprimoramento das ações de coibição ou mesmo a reformulação das diretrizes do sistema.

Após, o Sr. Jorge Augusto, representante do DENATRAN, informou que a instituição vai aguardar a avaliação da DPRF quanto ao enquadramento da burla do ARLA 32 como passível de multa de trânsito.

O Sr. Gabriel Branco, da Environmentality, citou que a inspeção é o meio mais eficaz de fiscalização e que em São Paulo permitiu o diagnóstico da frota, sendo necessária a implantação nas capitais, além disso trouxe a informação de que nos Estados Unidos demorou cerca de 10 anos até que as informações de OBD fossem efetivamente utilizadas nos programas de inspeção.

Dando sequência, o representante da PRF relatou que atualmente não há tipologia de

crime para o apagamento de informações contidas nos sistemas OBD dos veículos e que isto seria importante para coibir este tipo de fraude.

Em seguida, a Sra. Luciana Ventura, representante do INEA/RJ, destacou que entende que a maneira mais efetiva de verificar se o ARLA 32 está sendo corretamente utilizado é com a inspeção veicular. Destacou também que só existe hoje no país um Programa de Inspeção e Manutenção e que, quanto mais se aumentar a complexidade do programa, mais difícil será implementá-lo em outros lugares. A Sra. Luciana ressaltou que existem outras medidas menos onerosas para fiscalização como o “PROCON Fumaça Preta”, realizado no Estado do Rio de Janeiro e que tem o objetivo de verificar a cada quadrimestre as emissões dos caminhões.

Foi também informado que foi assinado acordo de cooperação técnica entre o IBAMA e a VCA South America, passando esta última a ser, além da CETESB/SP, agente técnico do PROCONVE na realização de ensaios de emissão para fins de obtenção da licença para comercialização dos veículos.

Por fim, o Sr. Rudolf fez um resumo da discussão, ressaltando que a comissão fez frente as questões relacionadas ao ARLA 32, destacando os seguintes pontos passíveis de atuação da CAP:

- Apoio às ações de fiscalização efetuadas pelo IBAMA e pela Polícia Rodoviária Federal, e no caso de São Paulo com o apoio da CETESB, para que elas possam ser ampliadas.
- Apoio às intensificações das discussões técnicas, sendo a AEA o fórum mais privilegiado para centralizar essas discussões, mas de forma a não inibir quaisquer relações bilaterais.
- Destaque à participação dos Estados, que são representados pela ABEMA na CAP e que são responsáveis pelo Programa de I/M.
- Incentivo ao DENATRAN que estimule o CONTRAN a regulamentar a inspeção de segurança dos veículos, pois a falta dessa regulamentação seria mais um empecilho para a implementação das inspeções pelos estados.

Brasília, 4 de agosto de 2015

Lúcia Fernanda Alves Garcia  
Secretária

Rudolf de Noronha  
Coordenador

## **ANEXO I**

### **Lista de representantes presentes na 3ª RE**

	<b>Nome</b>	<b>Instituição</b>
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.	Paulo Macedo	IBAMA
5.	Rosângela Moreira de Araújo	ANP
6.	Jackson Albuquerque	ANP
7.	Henry Joseph Junior	Confederação Nacional da Indústria - CNI
8.	Vanderlei Borsari	Agente Técnico do Proconve - CETESB
9.	Ademilson Zamboni	ONG indicada pelo CNEA

### **Lista de participantes**

	<b>Nome</b>	<b>Instituição</b>
1.	Luiz Gustavo Haisi Mandalho	MMA
2.	Murilo Mascarenhas	ANFAVEA
3.	Paulo Jorge Santo Antonio	ANFAVEA
4.	Julio Cesar Zambon	PRF
5.	Gabriel Murgel Branco	Environmentality
6.	Rafaela Ribeiro	MMA
7.	Paulo Demarchi	PRF
8.	Umberto Mattei	MME
9.	Jorge Augusto da Conceição	DENATRAN
10.	Fabício Bruno Mendes	CNT
11.	Glauber Nicioli	ANP
12.	Rogério F. Gonçalves	PETROBRAS
13.	Elcio L. Farah	AFEEVAS
14.	Ivan Fortunato	YARA
15.	Bruno Azevedo	PEAK
16.	Flávia A. H. Marques	PETROBRAS
17.	Jackson da S. Albuquerque	ANP
18.	Gilberto Werneck	IBAMA
19.	Roberto Cabral Borges	IBAMA

20.	Rizza Regina	IBAMA
21.	Rui de Abrantes	CETESB
22.	Luciana Ventura	INEA
23.	Marcelo Monteiro	INMETRO
24.	Lúcia F. A. Garcia	MMA