



**GOVERNO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**

8ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Qualidade Ambiental e Gestão de Resíduos – CTQAGR.

Brasília/DF.
03 de Outubro de 2018.

(Transcrição ipsis verbis)
Empresa ProixL Estenotipia

1 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Bom
2 dia. Vamos começar. Nós já temos quórum e vamos começar, então. Peço que
3 tomem os seus lugares. Carlos, você tem que ficar na mesa, Marcelo não é
4 Conselheiro, você tem que ficar na mesa, preciso de você na mesa, você é
5 Conselheiro, é que o André é o André, é o André, ele é Conselheiro e você não é.
6 Na hora que ele chegar você sai, mas os Conselheiros têm preferência na mesa
7 do que os demais. Já em quórum. Então vamos começar. Nós paramos ontem no
8 art. 4º, a partir da entrada em vigor da fase PROCONVE L7, fica vedado o
9 desconto da parcela de etanol não queimado da emissão ou NMOG ou NMHC de
10 escapamento, prevista na Instrução Normativa Ibama 54/2004, quando a veículo
11 estiver abastecido com etanol combustível. Alguém tem sugestão de emenda a
12 esse ponto do texto? Ministério do Meio Ambiente não tinha sugerido qualquer
13 redação de correção. Você tem alguma sugestão? A CNI tem? Art. 4º, sugestões
14 de redação, eu acabei de ler a redação do art. 4º original proposto pelo Ibama,
15 Ministério do Meio Ambiente e Cetesb, tem sugestão?
16
17

18 **A SR^a. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Carmen, PROAM. A
19 sugestão é incluir, como está sendo aumentado o limite obrigatório de etanol,
20 existe uma previsão para aumentar mais de etanol na gasolina, a minha pergunta,
21 antes de eu fazer a sugestão para a Cetesb, é se esse nível de etanol obrigatório,
22 Lacava, Borsari e Rui, se o nível obrigatório hoje do etanol na gasolina não
23 justificaria incluir o etanol não queimado da gasolina também. Existe uma projeção
24 para aumento de 40, bem polêmica, mas quando aumentar, se não teríamos que
25 incluir também o etanol não queimado da gasolina hoje. É uma pergunta antes de
26 eu fazer a minha sugestão.
27
28

29 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – A
30 Cetesb responde? Tem condições de responder? Quem vai responder.
31
32

33 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Bom dia a todos. Rui de Abrantes, Cetesb.
34 Só um esclarecimento, Carmen, você está querendo pedir um desconto do etanol?
35 Não entendi a sua proposta.
36
37

38 **A SR^a. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Não. Aqui nós estamos
39 incluindo o etanol não queimado quando ele for abastecido por etanol, nesse § 4º,
40 a minha pergunta é se também não valeria no caso da gasolina, uma vez que é
41 uma mistura obrigatória de etanol com uma tendência de aumentar a obrigação da
42 mistura.
43
44

45 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Assim, na realidade o desconto do etanol
46 ele foi uma proposta pela indústria para viabilizar alguns motores de tecnologia
47 mais antiga. Então, essa proposta ela não é interessante. Então...

48

49

50 **A SR^a. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Mas essa não é a original?

51

52

53 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Não, ela não é interessante essa proposta.

54

55

56 **A SR^a. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Ok. Respondido, então,
57 não tenho proposição.

58

59

60 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Responde aí. O Marcelo está pedindo para
61 eu falar (*Risos!*), só para esclarecer que a proposta nossa do NMOG já corrige
62 esse problema.

63

64

65 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
66 Obrigada. CNI, Wanderley. A CNI tem a palavra.

67

68

69 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – CNI. Passo a
70 palavra ao nosso colega, Henry, da Anfavea.

71

72

73 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea)** – Bom dia a todos. Henry, da
74 Anfavea. Primeiro eu queria tentar ajudar a pergunta feita pela Carmen, do CCT, o
75 que está colocado aqui é que vai parar de fazer o desconto do álcool não
76 queimado na medição quando tiver abastecido com álcool, porque existia através
77 de uma Instrução Normativa de 2004 do Ibama a possibilidade de num teste feito
78 com veículo flex quando utilizando etanol você descontar dos hidrocarbonetos
79 medidos, a parcela de etanol não queimado. Isso era uma ação que era exclusiva
80 de quando o veículo estava abastecido com 100% de etanol, porque nessa
81 condição, a partida fria do veículo é mais complicada, nessa condição a
82 quantidade de etanol num primeiro momento da partida é uma coisa maior, e
83 como na época se entendia que isso não teria um impacto ambiental mais
84 significativo, do mesmo modo que se descontava metano para medição do
85 hidrocarboneto, também se concedeu, na época, a possibilidade de se descontar
86 o etanol não queimado da medição de hidrocarboneto. Depois, mais tarde isso aí
87 foi revisto, teve trabalhos que eu já vou falar logo em seguida, mas para a
88 medição com gasolina nunca foi permitido fazer o desconto do álcool não
89 queimado. Então, essa situação de fazer desconto de álcool não queimado
90 quando o veículo está abastecido com gasolina, mesmo considerando que a

91 gasolina tinha uma parcela de etanol, nunca foi necessário fazer desconto porque
92 no caso da partida com veículo a gasolina a partida é muito mais rápida e imediata
93 e não há lá um aquecimento muito mais rápido de componente, então, nem há
94 uma emissão grande de grande de etanol no cano, e mesmo que haja ela é
95 medida com um dos hidrocarbonetos no conjunto dos hidrocarbonetos totais.
96 Então, o desconto de álcool não queimado nunca se aplicou para gasolina. Então,
97 e a proposta que está aqui colocada no art. 4º e que está falando que a partir da
98 fase PROCONVE L7 o desconto do etanol não queimado para desistir, ou seja,
99 aquilo que era concedido anteriormente, desde 2004, com a entrada dessa nova
100 fase deixa de existir. Chamo a atenção que essa mesma situação também nós
101 colocamos na sugestão de texto que a Anfavea e a CNI apresentaram ontem,
102 onde que nós colocamos na nossa proposta de art. 3º que esse procedimento com
103 entrada do procedimento deixa de existir o desconto do álcool não queimado, ou
104 seja, há inclusive uma concordância da indústria com relação a eliminar esse
105 desconto do álcool não queimado. Enfim, nós estamos até indo do lado mais
106 robusto da concessão, ou seja, hoje, a partir da entrada disso deixará de ser
107 considerado qualquer uma das emissões existentes no cano de escapamento de
108 qualquer composto que esteja saindo junto com os gases já anteriormente
109 medidos. É essa a situação, aliás, Dra. Zilda...

110

111

112 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
113 Sugestão de texto?

114

115

116 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) –** Para o art. 4º a proposta que a
117 Anfavea tem é de excluir esse artigo em linha com a nossa proposta de redação
118 do art. 3º. Chamo a atenção que o art. 3º original do texto ele fazia menção e faz
119 menção à adoção de uma medição de hidrocarboneto pelo método NMOG ou
120 Gases Orgânicos Não Metano, que é um procedimento americano, e a Anfavea
121 ontem fez uma sugestão de texto aqui propondo que fosse medidas pelo teste de
122 não metanos hidrocarboneto com mais um método MIR, aliás, ficou um pouco
123 ontem aqui, um pouco de dúvida com relação a isso, se a Dra. Zilda permitir nós
124 teríamos 3 slides para mostrar o que é esse método MIR. Eu vou pedir para o
125 nosso colega, o Eduardo Miyashita, que vai apresentar, são 3 slides para
126 exemplificar o que é essa situação de medir com e NMOG ou medir com NMHC
127 mais MIR. Enquanto ele coloca, só fazer o seguinte comentário, em 2011, a
128 pedido do Ibama que encaminhou uma solicitação para a Associação Brasileira de
129 Engenharia Automotiva, foi formado um grupo de trabalho para discutir, para
130 analisar essa questão do álcool não queimado. Naquela época o Ibama pediu para
131 a Associação Brasileira de Engenharia Automotiva que fosse avaliada e analisada
132 essa questão no desconto do álcool não queimado nas medições de
133 hidrocarbonetos dos veículos quando movidos a etanol. A AEA montou, foi
134 formado o grupo de trabalho com a participação de diversos atores da indústria,
135 das universidades, da própria Cetesb, consultores, e, enfim, um grupo
136 razoavelmente grande, e por 2 anos esse tema foi discutido nesse grupo, sendo

137 que ao final desses 2 anos se consolidou uma proposta no sentido de que se
138 fosse feita essa medição por um método que foi desenvolvido no âmbito daquele
139 grupo, esse método que foi na época chamado de NMHC mais MIR é um método
140 que foi entendido por todos os atores daquele grupo como o melhor meio de
141 quantificar os hidrocarbonetos emitidos por veículo aqui no Brasil, tanto utilizando
142 a gasolina com etanol como utilizando o próprio etanol, que é um jeito que foi feito
143 considerando a reatividade dos poluentes, considerando toda a questão da
144 emissão. Eu vou, esse material quando foi finalizado foi encaminhado para o
145 Ibama através de uma proposta que foi por aquele grupo, com a participação de
146 todos, onde nessa proposta se propunha a adoção dessa metodologia NMHC
147 mais MIR, que é aquilo que ontem eu sugeri no texto que nós encaminhamos aqui.
148 Então, vou pedir para Eduardo rapidamente fazer a apresentação do que significa
149 isso.

150

151

152 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Bom dia. Eduardo
153 Miyashita, Anfavea/CNI. Eu vou explicar aqui comparativamente o que são os
154 método NMOG e NMHC e porque nós consideramos que o NMHC, o equivalente,
155 NMHC equivalente que a gente chama também de método MIR, porque nós
156 consideramos que ele é metro mais justo ambientalmente do que o NMOG. Por
157 favor, para o primeiro slide aí. Primeira coisa que a gente precisa deixar claro é
158 que o etanol em si não é um vilão, não é ele que faz mal para a saúde da gente, é
159 o ozônio que ele forma na troposfera, quer dizer, o etanol nas concentrações que
160 ele fica no ambiente por causa das emissões dos veículos não faz mal nenhum
161 para a gente que respira, nem para mim que sou alérgico a álcool, não posso
162 tomar meia taça de vinho que passo mal, nem pra mim, eu respirando um etanol
163 que está na atmosfera eu passo mal. Quer dizer, o etanol mesmo ele não faz mal,
164 por isso que até então ele não era considerado poluente e era permitido
165 descontar. Só que hoje a gente já sabe que ele também tem efeito de formação de
166 ozônio na baixa atmosfera. Então, a gente precisa controlar o etanol, só que é
167 para combater o ozônio e não etanol. Então, essa mensagem tem que ficar bem
168 clara para todo mundo. Bom, quanto ozônio ele vai formar. O etanol ele forma
169 ozônio sim, mas é bem menos do que o NMHC que resulta da queima da
170 gasolina. Tem uma grandeza que a gente chama de MIR, é uma sigla em inglês,
171 mas basicamente é a reatividade para formar ozônio, quer dizer, quanto o ozônio
172 se forma na atmosfera, a partir da massa de um determinado composto. Então,
173 cada composto tem um número de MIR que vai indicar quanto ozônio ele forma. E
174 o do etanol é mais ou menos um terço daquele dos MNHCs que saem do
175 escapamento de um carro rodando com gasolina. Bom, o que é o método NMOG?
176 O NMOG é um método americano para considerar esses compostos orgânicos
177 como etanol, como os aldeídos, só que eles simplesmente pegam os
178 hidrocarbonetos e somam com as massas do etanol, dos aldeídos, desses
179 oxigenados, sem considerar as diferenças de impacto ambiental. Quer dizer, cada
180 um desses compostos, na verdade, ele forma ozônio numa proporção diferente, só
181 que o NMOG soma tudo como se fosse tudo a mesma coisa. Próximo. Já o NMHC
182 equivalente, que a gente chama de método MIR, ele soma os hidrocarbonetos

183 com essa massa dos oxigenados, ponderada pelo efeito de formação de ozônio
184 de cada um. Quer dizer, então, a gente faz um cálculo a partir desse fator MIR de
185 cada um, faz uma proporção em relação ao MIR do NMHC da gasolina, para levar
186 tudo para uma mesma base. Quer dizer, o equivalente à emissão de NMHC da
187 gasolina. Próximo. Próximo. Então, o NMHC equivalente, esse método MIR ele dá
188 o peso justo do efeito de cada componente, de cada um dos oxigenados na
189 formação de ozônio, assim, ele não favorece nem penaliza injustamente o etanol.
190 E isso foi a conclusão de um grupo de trabalho que levou mais de 2 anos
191 estudando o assunto na AEA. Próximo. Vamos dar um exemplo numérico aqui, o
192 MIR que a gente considera o etanol está na literatura, esse de 1,53, quer dizer, o
193 fator de formação de ozônio do etanol. Teve um estudo feito por uma montadora
194 medindo emissões de um carro com E22, com especificação, medindo cada um dos
195 compostos que saem do escapamento, vendo o efeito, quer dizer, pegando o MIR
196 de cada um, a produção de escapamento, e chegou à conclusão que para o
197 NMHC que sai da queima do E22 esse número seria 4,86. Quer dizer, 3x maior.
198 Então, vamos seguindo aqui para ver um exemplo. Supondo que um veículo com
199 E100, quer dizer, abastecido com etanol, emitisse 150 miligramas de etanol não
200 queimado, que é um número típico ou até meio alto, o que representa isso em
201 termos de ozônio? Esses 150 a gente multiplica por aquele MIR, multiplica por
202 1,53, então, esse carro, na verdade, ele está produzindo 230 miligramas por
203 quilômetro, de ozônio, que é realmente o poluente que a gente quer combater.
204 Agora, vamos pensar nesse mesmo carro rodando com E22, se ele emitisse
205 apenas 47 miligramas por quilômetro de NMHC rodando com E22, esses 47
206 multiplicado pelo MIR, que é o potencial de formação de ozônio desse NMHC, vai
207 resultar nos mesmos 230 miligramas por quilômetro de ozônio. Quer dizer, então,
208 com muito menos emissão de NMHC o E22 ele tem um potencial igual de
209 formação daqueles 150 miligramas por quilômetro do etanol. E aí no próximo.
210 Então, qual é o cálculo que a gente faz do NMHC equivalente para esses 150
211 miligramas por quilômetro de etanol? A gente pega ele, multiplica pelo MIR do
212 etanol e divide pelo MIR do NMHC da gasolina para chegar no equivalente. A
213 gente chega exatamente naqueles 47 miligramas por quilômetro. Quer dizer,
214 então, o efeito desses 150 miligramas por quilômetro de etanol é equivalente aos
215 47 miligramas por quilômetro de NMHC do E22. Quer dizer, então a gente faz
216 esse cálculo para ter exatamente essa equivalência e poder controlar tudo na
217 mesma base. Então, exatamente isso, NMHC equivalente ele calcula a massa do
218 NMHC da gasolina que teria o mesmo efeito de formação de ozônio na atmosfera
219 do que o etanol. Bom, aí podem dizer eu, bom, nos Estados Unidos se controla
220 diferente, nos Estados Unidos se controla com NMOG. Por que lá eles controlam
221 com NMOG e não fizeram esse cálculo de NMHC equivalente? Porque lá a fração
222 de emissão, de etanol nas emissões dos veículos ela é pouco relevante, lá eles
223 não têm etanol puro como combustível, eles têm E10 e quando muito têm alguns
224 cabos com E85, que é o flex americano. Então assim, com isso as emissões de
225 etanol sendo muito menos significativas do que aqui no Brasil, eles não viram
226 necessidade de fazer essa proporção, que eles conseguem atender desse jeito e
227 fazem um cálculo mais simples. Agora, mesmo no E85 usado lá nos Estados
228 Unidos esse combustível emite muito menos etanol não queimado do que o nosso

229 E100, e engana-se quem pensa que é só 15% de diferença, porque tem 15% a
230 menos de etanol substituído pela gasolina e vai emitir 15% de etano, não
231 queimado? Não. Não é isso. A pouca gasolina que tem ali faz toda a diferença no
232 funcionamento do motor, ela vai iniciar a queima bem mais fácil do que com
233 etanol, e aí com isso vai queimar grande parte do etanol que está lá na mistura.
234 Ao contrário do nosso etanol que a gente injeta ele e em grande parte ele não vai
235 queimar porque ele se condensa nas paredes frias do motor, mesmo se a gente
236 injetasse ele aquecido, como o pessoal levanta que é a solução para todos os
237 problemas. Então, é muito diferente a emissão de um E85 de um E100. E mesmo
238 com essa facilidade bem maior do que com o nosso E100, mesmo assim lá nos
239 Estados Unidos esse Z85 eles têm pouca participação nos modelos, lá eles são
240 em torno de 10% dos modelos homologados e menos do que isso na frota, e em
241 geral eles são, como nos Estados Unidos eles já têm um sistema de BINS, um
242 sistema de níveis que a gente pretende adotar no L8, eles conseguem colocar
243 esses poucos modelos de baixa participação na frota em BINS mais altos, quer
244 dizer, eles são sempre maiores do que você tem, maiores ou iguais a CTEM,
245 então, a maioria 110, 160, porque eles compensam com outros modelos. A
246 gasolina que emitem bem menos, quer dizer, mesmo lá eles têm, mesmo sendo
247 bem mais fácil emitir um E85 eles têm que colocar nos BINS mais altos por
248 causa dessa dificuldade do NMOG, só que eles como têm poucos flex eles
249 compensam isso com os outros modelos da gasolina. A gente sabe que o
250 programa flex americanos não é um flex de verdade como o nosso, a participação
251 é irrisória no mercado. Bom, o nosso E100 ele tem dificuldades técnicas bem
252 maiores do que o E85, principalmente nessa fase fria com motor frio, então,
253 também a gente se engana se pensar que é só pegar essas mesmas tecnologias
254 que atingem o BIN70 nos Estados Unidos com o E85, coloca no nosso E110 e a
255 gente vai atingir BIN70 também. Não é. A gente tem que colocar o nível de
256 tecnologia muito maior nos nossos veículos aqui com E100 para conseguir atingir
257 o mesmo limite lá dos Estados Unidos, ou seja, tem que colocar muito mais
258 tecnologia do que os americanos para emitir um E85, e sendo que o nosso
259 E100, os flex E100 são o grosso da nossa frota, não são poucos modelos que a
260 gente pode compensar com outros a gasolina como lá nos Estados Unidos. Então,
261 por causa desse alto custo da tecnologia que a gente teria que colocar para
262 atender, se é que é possível atender, com o cálculo de NMOG, isso pode até
263 inviabilizar o etanol hidratado como combustível nos nossos carros. Assim, se
264 existiram essas tecnologias elas vão ser tão caras que provavelmente as
265 montadoras vão optar por produzir veículos só a gasolina porque não compensa
266 financeiramente produzir etanol, de tão caro que vai ficar o produto. Por mais que
267 tenha a rota 2030, com incentivo para etanol, é mais fácil colocar dinheiro para
268 fazer caro a gasolina ficar mais econômico, é mais efetivo o custo do que colocar
269 dinheiro para tentar fazer o carro com etanol com E100 atender a essas emissões.
270 E por último um slide aqui para ilustrar graficamente o que são essas emissões.
271 Então, aqui seria a média de vários veículos das empresas associadas à Anfavea,
272 que nós fizemos um levantamento, o status atual das homologações atuais qual a
273 média de emissões de NMHC na barra azul com E22 e com E100, isso aqui pelo
274 método atual que desconta o etanol não queimado. Então, hoje a gente vê que

275 está equivalente, descontando o etanol não queimado. Quando a gente faz o
276 cálculo pelo método MIR, aqui o E22 também subiria porque tem uma pequena
277 parcela de etanol que sai, de aldeídos que também são considerados na conta,
278 mas é pouca coisa. Para o E 100 isso aqui já mais que dobra as emissões só pelo
279 cálculo MIR. Quer dizer, pelo MNHC equivalente. E aí se a gente for partir para o
280 cálculo do NMOG para gasolina tem um impacto aqui de 19% que não é nada
281 dramático, mas para o E100 isso aqui representa mais 5 vezes as emissões, quer
282 dizer, isso aí soma 500% as emissões. Bom, esses 237% a mais, eles são a
283 medida justa da formação de ozônio. Então, a gente sabe que aqui está formando
284 realmente mais ozônio do que aqui, por exemplo. Então, a gente sabe que tem
285 que trabalhar e a gente admite que tem que trabalhar para melhorar isso, não
286 estamos dizendo que a gente não quer mexer nada no etanol, que a gente vai
287 deixar as emissões de etanol à vontade. Não é. A gente sabe que tem que
288 controlar para controlar o ozônio. Agora, aqueles 503% eles são o número
289 artificialmente alto que não representa o verdadeiro impacto do etanol, o impacto
290 ambiental do etanol. Então, esse cálculo do NMOG ele vai fazer aparecer um
291 número artificialmente alto e vai tentar fazer a gente controlar uma coisa que não
292 precisa controlar, porque o impacto no etanol não é esse. Bom, é isso. Perguntas?

293

294

295 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Dra. Zilda,
296 Wanderley, CNI. Eu gostaria de passar a palavra ao Alfred, da Única, ele queria
297 fazer uma colocação neste momento, sobre a apresentação.

298

299

300 **O SR. ALFRED SZWARC (UNICA)** – Bom dia a todos. Eu gostaria de,
301 aproveitando o momento, de fazer algumas considerações rápidas aí sobre essa
302 metodologia. Foi na condição de consultor da ÚNICA que eu participei desse
303 grupo de trabalho em 2012 e deu início a esse estudo, a pedido do Ibama, esse
304 grupo foi composto não apenas pelos setores produtivos, nós tivemos aí setor
305 acadêmico, foi coordenado pelo professor Nigro, tivemos aí uma ordem de
306 tecnologia também, tivemos representantes da Petrobrás, produtores de etanol,
307 esse grupo de trabalho se reuniu aí na maioria das vezes, se não todas, na sede
308 da Cetesb, então, o trabalho eu acho que foi um trabalho muito bem desenvolvido,
309 trouxe à tona aí uma questão importante para equacionar essa questão aí do
310 álcool não queimado, que... E essa proposta foi encaminhada para o Ibama em
311 final aí de 2014, princípio de 2015. Essa metodologia também, que na época foi
312 considerada adequada para todos os participantes, foi publicada num Congresso
313 aí CIMEA, portanto, é uma metodologia pública, conhecida, e grandes parte das
314 pessoas aí, ou boa parte das pessoa presentes aí está familiarizada com essa
315 metodologia. O que eu gostaria de chamar atenção nesse momento é que nós
316 temos aí 3 programas importantes de Governo que precisam estar, de uma certa
317 forma, conversando entre si. Então, nós temos o PROCONVE, e também o
318 PROMOT que também vai provavelmente ter que fazer uma análise sobre as
319 mesmas considerações, nós temos aí o Rota 2030 e nós temos o RenovaBio.
320 Então, o RenovaBio é um programa que está sendo desenvolvido pelo Ministério

321 de Minas e Energia aí, juntamente com setor produtivo e de biocombustíveis para
322 ampliar a utilização de biocombustíveis justamente pelos benefícios ambientais
323 que isso traz e também isso vai envolver a criação de créditos de carbono pelas
324 vantagens comparativas com outros combustíveis. Entendo que essa metodologia
325 ela é correta, tecnicamente, essa metodologia ela contempla particularidades do
326 País, o NMOH contempla particularidades dos Estados Unidos quanto aos
327 combustíveis utilizados naquele País, nós temos lá uma gasolina reformulada que
328 é bem diferente da gasolina que nós temos aqui no Brasil, e também o uso dos
329 veículos flex no Brasil é muito diferente e ocorre praticamente na grande maioria
330 da frota, o que não ocorre lá nos Estados Unidos, como foi dito. Então, eu acho
331 que nós temos particularidades no País que precisam ser consideradas, seja a
332 nível técnico, seja a nível de programas de Governo. A metodologia NMHC/MIR é
333 uma metodologia que ela contempla a questão dos impactos ambientais que é o
334 que interessa no final das contas, e não dificulta o tecnologicamente o
335 desenvolvimento dos veículos flex usando 100% etanol. Como se sabe, a maior
336 parte da parcela de etanol que ela é emitida é na partida a frio, justamente esse é
337 o ponto crítico. Então, me parece que com a eliminação da emissão de álcool não
338 queimado, que vem aí em boa hora, e com a adoção da metodologia NMHC/MIR,
339 me parece, acho que o Brasil vai estar tratando de forma adequada e
340 tecnicamente correta aí a questão desse tipo de emissão. Obrigado.

341

342

343 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Pois não.
344 Cetesb. Esqueci, tem o Borsari, Cetesb, não é isso?

345

346

347 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, Cetesb. Só relembrando um
348 pouco, foi dito sobre o grupo de trabalho da AEA, que se formou em 2013, se não
349 me engano, isso foi por conta de que desde 2003, justamente para permitir ou
350 facilitar o atendimento aos limites dos veículos quando rodando com 100% de
351 etanol fosse permitido que se descontasse a parcela de etanol não queimado. Se
352 passaram 10 anos e o que se percebeu é que essa parcela descontada era muito
353 grande, então, na verdade, existia uma emissão excessiva de etanol para esse
354 tipo de veículo rodando com esse combustível. Então, a ideia foi limitar de alguma
355 forma ou normalizar esse desconto, porque até então o único documento que
356 existia era um, não sei se uma Instrução Normativa ou uma Resolução, dizendo
357 que o desconto era permitido e ponto. Como se fazer esse desconto, não sabia.
358 Então, estava se tentando padronizar esse desconto. E isso foi feito. Então, na
359 ideia de que o desconto de ia continuar e que existia uma padronização. Esse é o
360 momento, esse momento ele passou. Então, por conta disso que a gente está
361 propondo que a emissão seja reportada como NMOG. O NMOG é só uma maneira
362 mais correta de se fazer esse cálculo. Então é isso. Não é o NMOG que vai
363 inviabilizar o veículo etanol, ele permite que você, na verdade, o NMOG é um
364 facilitador de se reportar esse poluente. Por que? Ele tem um cálculo mais simples
365 em que você soma as parcelas de etanol e de aldeídos na emissão de
366 hidrocarboneto, depois você desconta essas mesmas parcelas pela resposta do

367 seu analisador a esses poluentes, soma e desconta, essa é uma maneira de
368 cálculo. Uma outra maneira, que é uma possibilidade, um facilitador ao fabricante,
369 é que ele pode reportar também, assim como foi dito no cálculo do NMHC
370 equivalente, ele pode também considerar o potencial de formação do ozônio de
371 cada um dos compostos de hidrocarboneto, podendo fazer uma especiação,
372 ponderado pelo respectivo potencial de formação de ozônio, e reportar dessa
373 maneira. Então, ele tem as duas opções, ele faz a que for mais adequada para
374 ele. Então, a gente acredita que no cálculo do NMOG esteja tudo contemplado, e
375 se impede que se continue ou com o desconto total, como é hoje, ou com o NMHC
376 equivalente que se continue a se descontar uma emissão excessiva. No NMHC
377 equivalente ela é um pouco menor do que o desconto total, mas ela continua,
378 então é isso que a gente está tentando impedir que se dê, se permita, uma... Se
379 permita que o veículo só porque ele está usando um determinado combustível
380 seja mais poluente, na verdade seja muito mais poluente. O que vai em detrimento
381 do que a gente apregoa do etanol como um combustível renovável, bom, limpo e
382 etc.

383
384

385 **O SR. WILLIAM BRANTZ (Cetesb)** – William Brantz, Cetesb. Eu só gostaria de
386 complementar aqui as palavras do Borsari, esclarecendo que esses dados
387 apresentados pela Anfavea foram baseados em tecnologia L6, cujo
388 desenvolvimento de engenharia previu justamente esse enriquecimento no
389 instante da partida do veículo, portanto, que tem essa emissão elevada aí de
390 etanol que a gente observou nos gráficos apresentados. E a nossa sugestão para
391 a adoção do NMOG é justamente para provocar esse avanço tecnológico, porque
392 se mantivermos a proposta do NMHC equivalente é dizer que manteremos a
393 mesma tecnologia atual e, portanto, não vai se ter um ganho ambiental. Então, a
394 ideia da proposta do NMOG é justamente trazer esse avanço tecnológico, existem
395 alternativas técnicas para a solução do problema, eu não creio que um
396 aquecimento num bico injetor encareça tanto um veículo assim como eles estão
397 colocando, a ponto de inviabilizar a tecnologia.

398
399

400 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, da Anamma.
401 Gostaria de passar a palavra para o Gabriel, que vai fazer uma explicação a esse
402 respeito.

403
404

405 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Bom dia a todos.
406 Gabriel Branco. Eu quero chamar a atenção para uma coisa importante nessa
407 discussão, o conceito do NMHC/MIR, desenvolvido na AEA, eu tive grande parte
408 nesse trabalho junto com o professor Mir, ele partiu do conceito do NMOG, a
409 diferença entre um processo e outro é que o NMHC/MIR é calculado cada
410 composto multiplicado pela sua reatividade MIR e depois feita a média. Então, dá
411 um HC equivalente como o Miyashita apresentou. No NMOG é o contrário, soma
412 todas as massas e faz a média das MIR. Então, um pelo outro é mais ou menos

413 conceitualmente a mesma coisa, o que muda é a gasolina, a base de tudo isso é o
414 MIR da gasolina, quando a gente compara com a gasolina brasileira que tem um
415 MIR de 4,8, 4,7, alguma coisa assim, o etanol é um terço. Quando a gente
416 compara com a gasolina reformulada americana que tem 2,7 de MIR, o etanol é
417 muito mais fácil na gasolina. Então, na hora que se compara as coisas, fica
418 diferente. Na hora que a gente importa o cálculo do NMOG e aplica na gasolina
419 brasileira o etanol parece muito pior, por isso os números sobem. Agora, o
420 conceito que está por traz de dois casos é exatamente pegar cada composto
421 orgânico, etanol, gasolina, metano, aldeído e etc., pondera pelo respectivo MIR e
422 tira um potencial de formação de ozônio. Os dois processos olham para isso e os
423 dois processos cuidam da redução daquele poluente que dá maior impacto, sem
424 erros de conta. Então, essa questão de reconsiderar o etanol que hoje é
425 dispensado, os dois processos fazem, mas o processo NMHC ele está calculado
426 com os números levantados nos combustíveis brasileiros, e isso foi feito pela
427 indústria e pela Petrobrás, e esses números que estão aí, o 4,8, o 1,3, são
428 comprovados. Mais um ponto que o Wanderley levantou, o Borsari, é importante
429 que o método NMOG permite ao fabricante escolher usar esses números médios
430 conhecidos da literatura ou usar uma especificação medindo na sua emissão cada
431 componente, o NMHC permite exatamente a mesma coisa, e isso foi feito naquele
432 trabalho de 2011. Era isso que eu tinha a complementar. Portanto, é adequado
433 usar o método brasileiro.

434

435

436 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
437 **Obrigado, Anamma. CNI, por favor.**

438

439

440 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Wanderley. Passo**
441 **a palavra ao Eduardo, da Anfavea.**

442

443

444 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI) – Eduardo Miyashita, da**
445 **Anfavea/CNI. Pediria para voltar ao último slide da apresentação. A gente quer**
446 **deixar bem claro aqui que nós não estamos negando que hoje as emissões de**
447 **etanol são altas, quer dizer, elas têm o impacto na formação de ozônio e está**
448 **ilustrado ali no último gráfico, quer dizer, a gente sabe que pelo método MIR já**
449 **aumenta em 237% o valor medido. Quer dizer, hoje a gente mede com uma barra**
450 **azul, ali no E100, e pelo método MIR mediria a 237% mais, quer dizer, mais que**
451 **triplicaria as emissões. Quer dizer, o valor medida. Então, vai ter sim um trabalho**
452 **grande para reduzir aqueles 237% e voltar a ficar alguma coisa próximo da barra**
453 **azul tanto do E100 quanto do E22. Vai ter um trabalho de melhora nisso daí, só**
454 **que não precisa ser um trabalho excessivo como seria para baixar aqueles que**
455 **503% para a barra azul, que ali não é um sistema de aquecimento de etanol que**
456 **vai resolver, e não precisa porque aquilo lá não um impacto real em formação de**
457 **ozônio, a gente não está, é o que eu falei no início da apresentação, a gente não**
458 **está combatendo o etanol, não é o etanol que está fazendo mal, é o ozônio que**

459 ele forma. E ele não forma ozônio naquela proporção de 503%, ele forma ozônio
460 na proporção de 237%. Então, não precisamos combater além do que precisa e
461 colocar uma tecnologia tão cara que muitos vão desistir de fazer veículos flex.
462 Então, eu acho que a gente tem que ponderar as coisas e, assim, deixando bem
463 claro, a gente não está pedindo assim: ah, por favor, deixa o etanol emitir mais.
464 Não é emitir mais, é emitir igual. Quer dizer, a gente está querendo a medida justa
465 da contribuição dele na formação de ozônio e não penalizar excessivamente, quer
466 dizer, não estamos pedindo favor para o etanol, não é favor, é exatamente o
467 impacto ambiental dele. É o que é justo, é o método MIR

468

469

470 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
471 Obrigado. Eu tenho o Bocuhy e o Ibama, que pediu a palavra. Mais alguém?
472 Gilberto.

473

474

475 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Gilberto,
476 Ibama. As discussões do NMHC e de NMOG elas já são, como foi até
477 apresentado, são antigas, já tem uma discussão até em outros fóruns, como foi
478 citado aqui a AEA, justamente porque existe uma controvérsia por causa que as
479 metodologias utilizadas tanto internacionalmente quanto aquelas que refletem uma
480 realidade nacional, elas têm essa diferença que é principalmente o combustível. O
481 combustível brasileiro ele tem aí essa porcentagem de etanol elevado e é uma
482 característica brasileira, e sempre ficou numa questão de quando considerar ou
483 não, nos melhores casos, o uso de uma metodologia que prevaleça ou indique
484 que o etanol ele não seria um combustível tão poluidor quanto a gasolina, o que
485 de fato ele é para fins de emissão. Nesse texto que a gente tem apresentado aqui
486 aos Conselheiros, o consenso que a gente conseguiu obter até então era
487 justamente que o desconto da parcela de etanol para fins do monitoramento, que
488 é um desconto do pico do momento da injeção, do momento da partida do veículo,
489 ele não interferisse nos cálculos enquanto o carro estava sendo testado. E a gente
490 não mais permitindo esse desconto você volta justamente à discussão da
491 metodologia, qual seria a mais adequada. O que foi feito pela AEA que foi um
492 estudo, um levantamento com dados aí, ainda não se transformou numa norma,
493 então, a gente tem ainda que uma possibilidade de citar um hidrocarboneto
494 equivalente, a gente não tem nenhuma norma que embase a forma como isso
495 seria feito, e o que a gente colocou na proposta atual, que é o NMOG, ele é
496 importantíssimo para a fase N8 que é a fase que a gente considera que vai ter
497 maior ganhos ambientais e que vai estimular o desenvolvimento de novas
498 tecnologias para as veículos atuais e que é uma metodologia utilizada nos
499 Estados Unidos. Então, a gente também não está colocando aqui que está só
500 trazendo a tabela BIN e todos os vícios americanos, seja lá da aplicação da
501 norma, mas o que a gente teria aqui era a fase L8 contendo BINs, com o cálculo
502 NMOG, com a metodologia colocada lá. Então, eu não tenho como fazer nenhuma
503 referência apesar das possibilidades aqui, nenhuma referência ao MIR e pronto,
504 não tenho, a gente tem conhecimento dos estudos, tem conhecimento das

505 discussões e tem o conhecimento justamente nessas questões acadêmicas,
506 desses embates acadêmicos que de 2011 para cá ainda não foram concluídos.
507 Então, a manutenção do NMOG para a fase L8 é fundamental. Outra coisa que no
508 texto, ainda que o texto original da Resolução a gente cite no art. 4º como está
509 que não vai mais descontar a parcela de etanol prevista na Instrução Normativa,
510 de fato a Instrução Normativa é instrumento legal, é inferior a uma Resolução,
511 então, uma Resolução determinando que não poderá mais ser descontada, não
512 precisa citar a Instrução Normativa aqui. Então, para o art. 4º bastaria citar que
513 fica vedado o desconto, o desconto de etanol quando veículo estiver abastecido
514 com etanol combustível. A IN ela passa a não ser mais aplicada. Então, é só uma
515 questão redacional que também gostaria de colocar nesse momento.

516

517

518 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** A CNI passa a
519 palavra...

520

521

522 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Só
523 um minutinho, Wanderley. O PROAM tinha pedido a palavra antes do Ibama e
524 pediu para o Ibama falar primeiro. Eu peço que PROAM fale agora

525

526

527 **A SRª. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT) –** Carmen, PROAM. O que
528 eu estou entendendo dessa discussão, em síntese, nós temos um método mais
529 simples de medição que pode ser adaptado, segundo o texto, para as condições
530 nacionais porque está previsto no texto que está escrito, então temos a vantagem
531 de uma simplificação, e temos um procedimento mais protetivo em termos de
532 ganho ambiental, que são duas vantagens grandes do método original que está
533 sendo, que foi proposto e discutido há bastante tempo também pelo agente
534 técnico. Então, para nós a posição é meio clara, das vantagens desse método. Eu
535 queria passar, se puder, passar a palavra para o Borsari para complementar essa
536 questão que foi colocada nesse gráfico, que teria um comentário sobre isso.

537

538

539 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb) –** Borsari, Cetesb. Eu queria voltar à
540 questão do grupo de trabalho da AEA. Foram 2 anos de trabalho lá, foi um
541 trabalho muito bom por sinal, mas era um outro momento e a diretriz era outra, a
542 diretriz era procedimentar uma coisa que para qual não existia procedimento, que
543 era o desconto. Essa era a filosofia de trabalho, o momento agora é outro, nós
544 queremos controlar, o que a gente está querendo com a nova Resolução Conama
545 é controle da emissão de poluentes. É isso. Por isso a proposta do NMOG. E é
546 bom lembrar que a gente está citando que é o NMOG, que é o procedimento
547 americano, até que exista procedimento brasileiro equivalente, norma brasileira
548 referenciada. Então, o procedimento americano vai passar por um crivo também,
549 vai existir algum tipo de tropicalização, isso a gente faz com todo tipo de
550 procedimento, se a gente falar do próprio ciclo condução ele é baseado no

551 americano, mas ele tem norma brasileira. Então isso vai ser feito, eventuais
552 diferenças devido a realidade nacional elas vão ser abarcadas.

553

554

555 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Eu
556 acho que a gente agora devia partir para o que está escrito no texto, o que é que
557 tem sugestão ao texto especificamente. Porque a gente já ouviu todas as
558 posições, as coisas estão mais ou menos repetidas, as mesmas posições. Então,
559 eu gostaria que agora a gente pudesse colocar a sugestão específica ao texto. Por
560 favor. Temos duas posições diferentes na mesa, mas eu queria saber se a CNI,
561 que fez a proposta aí da apresentação, tem alguma solução diferente para o texto,
562 num espelho do que propôs ontem para o art. 3º.

563

564

565 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) –** Henry, Anfavea/CNI. Bem,
566 antes de mais nada a gente mantém a nossa proposta como foi sugerida ontem
567 para o art. 3º, agora, a colocação feita pelo representante da Cetesb agora é um
568 fato novo, ele está falando que eles colocaram conforme o procedimento
569 americano e disseram qual é o procedimento americano, e aí ele fez, disse que
570 até haver uma norma brasileira equivalente, só que ao fazer isso ele mencionou
571 que essa norma brasileira equivalente faria uma tropicalização do procedimento
572 americano. A tropicalização do procedimento americano é aquele que foi
573 comentado aqui que é então considerar os hidrocarbonetos da gasolina e a
574 reatividade daquilo que faz essa relativização entre o etanol e outros
575 hidrocarbonetos, que levou para o método MIR. Ou seja, se a gente for fazer
576 esperar uma tropicalização do valor medido conforme o NMOG nós vamos acabar
577 chegando em um valor que é o MIR, isso que foi feito, essa tropicalização é um
578 método MIR. Agora, se nós vamos começar conforme o procedimento americano
579 ele vai dar esse impacto todo que nós mostramos aqui, a gente está colocando
580 aqui até a possibilidade de frente à dificuldade disso os fabricantes se sentirem
581 impelidos a não fazer mais o veículo flex, fazer o veículo somente utilizando
582 gasolina, porque aí vai ficar numa situação que é a então situação americana,
583 para atender o MIR conforme o americano atende. Agora, se isso depois da
584 tropicalização voltar nesse valor aqui, ou seja, nós estamos dizendo que vamos
585 começar com um método mais difícil e eventualmente isso depois lá na frente vai
586 ser uma coisa que pode ser amenizada pela tropicalização da metodologia. É uma
587 situação muito diferente daquilo que a gente viu até hoje acontecer no
588 PROCONVE.

589

590

591 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Eu
592 tenho...

593

594

595 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA) –** Carlos Bocuhy,
596 PROAM. Queria passar a palavra para o Borsari, por gentileza, para esclarecer.

597 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, Cetesb. É uma coisa que já
598 falei, o representante da Anfavea disse que o procedimento tropicalizado seria o
599 procedimento do HC/MIR ou HC Equivalente, mas isso foi uma discussão que já
600 tem 5 anos, essa discussão fatalmente vai ser retomada. É só isso. Sim... O
601 tempo passou, as coisa mudaram, pode ser diferente, podem ter outros
602 argumentos, outras posições.

603

604

605 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Por favor.
606 Wanderley, CNI. Nem vou me manifestar aqui porque a gente já teve um debate
607 anterior em outras Resoluções em relação à questão de tecnologia e nós sabemos
608 qual foi o resultado da discussão aqui no Conama. Vou passar a palavra para o
609 Dr. Alfred, da ÚNICA, que ele possa fazer a suas considerações. Obrigado.

610

611

612 **O SR. ALFRED SZWARC (UNICA)** – Eu acho que atendendo aí a solicitação da
613 Dra. Zilda, eu acho que a gente poderia considerar a possibilidade de normatizar
614 essa metodologia conforme foi levantado pelo Gilberto, é correto, que a
615 metodologia ela é conhecida, ela é estudada, mas ela não está normatizada.
616 Então, minha proposta seria a adoção do NMHC/MIR com um prazo de 180 para
617 normatização dessa norma, de até 180 dias.

618

619

620 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Qual
621 é a proposta da CNI específica no texto do art. 4º?

622

623

624 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea)** – A proposta da CNI para art.
625 4º... Henry, Anfavea/CNI falando. A proposta é excluir esse art. 4º, porque o art. 4º
626 fala da eliminação do álcool não queimado que nós já fazemos essa menção no
627 art. 3º.

628

629

630 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Está
631 bom. Então, a proposta da CNI é exclusão do art. 4º. Correto? Qual é a proposta
632 do PROAM?

633

634

635 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Eu gostaria de
636 passar a palavra para o Marcelo.

637

638

639 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Eu
640 pediria o seguinte, Marcelo, é Abema então assim, eu pediria que o senhor
641 mudasse o seu discursos. Eu quero ouvir a Abema ou a Cetesb em relação a esse

642 assunto, porque a Cetesb não pode hora ser Abema, hora ser Sociedade Civil,
643 isso está muito estranho. Eu gostaria que você dissesse que você quer ouvir...

644

645

646 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Não cabe à
647 condução dessa mesa dizer a qual técnico nós nos reportamos. Nós estamos...

648

649

650 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Não,
651 mas eles não são técnicos dos senhores, são da Abema, eu me levantei para
652 perguntar para a Abema...

653

654

655 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Nós não estamos em
656 regime de votação, nós estamos numa fase de esclarecimento.

657

658

659 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Eu
660 sei que não estamos em regime de votação, eu sei que não estamos em regime
661 de votação, mas a Abema é membro da Câmara Técnica, assim como a PROAM
662 também é.

663

664

665 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – A senhora não pode
666 cercear...

667

668

669 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
670 Então assim, eu pediria que o assunto fosse encaminhado, eu gostaria, eu não
671 estou cerceando, não estou cerceando.

672

673

674 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – E nem deve.

675

676

677 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Posso dar
678 uma sugestão?

679

680

681 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Só
682 dar um minutinho, Adriana, deixa eu acabar meu raciocínio, só um minutinho. Eu
683 pediria que os senhores, se é se o senhor gostaria de ouvir a Cetesb sobre esse
684 assunto, eu acho muito mais correto o seu posicionamento do que simplesmente
685 passar a palavra para a Cetesb. Eu gostaria que fosse reformulada essa
686 maneira...

687

688 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – A senhora gostaria
689 que isso formalmente fosse tratado assim, então estou pedindo para ouvir a
690 posição da Cetesb.

691

692

693 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – O
694 senhor pede para ouvir, o senhor não passa a palavra para a Cetesb, o senhor
695 pede para ouvir a Cetesb. É diferente.

696

697

698 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Tá bom. A senhora
699 vai adotar esse procedimento daqui para frente?

700

701

702 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Não
703 mudei, é o procedimento...

704

705

706 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Porque até agora nós
707 não temos trabalhado dessa forma.

708

709

710 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Pois
711 é, mas incomoda

712

713

714 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Nós podemos passar
715 para o Dr. Borsari, nós podemos passar para o Dr. Marcelo, são pessoas aqui
716 conhecidas.

717

718

719 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Tem
720 que pedir para ouvir a opinião do órgão técnico, que é a Cetesb. Tá bom?

721

722

723 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA)** – Eu quero um
724 esclarecimento, a senhora está propondo que esse seja o procedimento daqui
725 para frente. É isso? é o método de trabalho que a senhora está adotando. Então,
726 antes da senhora cercear a minha palavra, a senhora coloque a explicação, Dra.
727 Zilda, a senhora tem que orientar os trabalhos e não conduzir dessa forma.

728

729

730 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Eu
731 não estou cerceando a sua palavra, por favor, não coloque isso, não foi isso que
732 eu falei, tá?

733

734 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Bocuhy,
735 Zilda, eu ia fazer exatamente essa proposição, vamos continuar. Então, o Bocuhy,
736 reformulando, o Bocuhy está solicitando que a Cetesb faça um esclarecimento
737 sobre a questão. Ok. Resolvido. Podemos passar para quem? Borsari? Marcelo.

738

739

740 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Marcelo Bales, da Cetesb. Eu só
741 queria, que é importante porque a discussão toda está baseada na questão do
742 grupo de trabalho que aparentemente já foi exaustivamente explicado pelo
743 Borsari, pelos próprios representantes da Indústria e pelo próprio Gabriel que foi
744 um dos principais participantes daquele grupo de trabalho, entretanto, tem uma
745 questão que é importante que é a questão do que tem de científico por trás desse
746 trabalho. Eu posso dizer com um pouco de propriedade, porque estudei o assunto
747 exaustivamente e, inclusive, os resultados do trabalho da AEA, e esses
748 resultados, o meu colega aqui já falou, que foram baseados em estudos, em
749 tecnologias já defasadas, e salvo engano apenas 2 ou 3 veículos foram ensaiados
750 e tiveram as emissões especiadas para chegar a essa conclusão. Então, a gente
751 está falando aqui de um trabalho que foi só tratado no Brasil sem nenhum
752 reconhecimento internacional, feito com 3 modelos de veículos, salvo engano,
753 pode ser 4, ou pode ser 2 também, de tecnologias ultrapassadas. Então, essa
754 proposta do NMHC equivalente ela não tem base científica, em especial quando
755 comparado ao processo, um procedimento utilizado nos Estados Unidos há
756 provavelmente 20 ou 30 anos, com centenas de milhares de veículos ensaiados,
757 homologações provavelmente de milhares de modelos diferentes. Então, é difícil
758 da gente aceitar como uma boa forma de controlar a emissão de precursores de
759 ozônio, que é disso que a gente está falando, considerando que as nossas
760 cidades aqui, aqui o próprio André já comentou comigo que Rio de Janeiro tem
761 problemas de ozônio, Belo Horizonte, Brasília, São Paulo, Campinas, Cuiabá, o
762 Rui está dizendo aqui, quer dizer, todas as grandes cidades de Brasil
763 provavelmente têm sérios problemas de ozônio. E a gente não pode entrar numa
764 aventura de adotar um método que não tem um a referência científica respaldada,
765 a não ser por um grupo de trabalho que é limitado a parceiros da indústria e
766 consultores, e alguns de nós, que tinha como um outro objetivo, quer dizer,
767 comparar isso a uma metodologia reconhecida internacionalmente pelo também
768 principal órgão do mundo, de controle de emissão, que é o órgão meio ambiental
769 americano, não há possibilidade de comparação dessas metodologias. Avançar
770 numa metodologia dessa sem referência é um aventura que pode colocar em risco
771 o que a gente objetiva aqui que é o controle de ozônio; Também vale à pena dizer
772 que, e a gente vai ter oportunidade de mostrar isso em algum momento, o
773 momento não é esse, é que nós aqui no Brasil já temos muitos modelos que
774 atendem com etanol essa proposta que nós estamos oferecendo. Quer dizer, a
775 proposta da indústria com utilização do NMHC Equivalente é uma proposta que
776 vai resolver um problema de alguns modelos que estão defasados
777 tecnologicamente e que continuarão defasados tecnologicamente na entrada das
778 novas fases. O que a gente quer é evitar, é evidente que nós queremos aqui
779 avanço, não queremos a manutenção das coisas como estão, porque a gente

780 sabe que da forma como as coisas estão o ozônio estaria afetando aí a maior
781 parte das cidades, das grandes cidades brasileiras, portanto, é isso, são dois
782 pontos importantes, é preciso avançar e esse avanço não é um esforço que vai
783 sangrar ninguém aqui da indústria porque parte da indústria já consegue atender,
784 o que a gente espera é que todos os modelos vendidos no Brasil avancem com o
785 mesmo padrão tecnológico. E segundo, o trabalho da AEA não tem respaldo
786 científico, ele é um trabalho que está limitado à discussão do Brasil

787
788

789 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
790 **PROAM** tem a palavra de volta, o senhor pediu a palavra para esclarecimento?

791
792

793 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA) –** Eu gostaria de
794 externar a preocupação com relação a proposta de uma nova metodologia que
795 não tem uma consagração científica como tem a americana, e nesse sentido nós
796 somos favoráveis à proposta defendida pela Cetesb.

797
798

799 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** A
800 manutenção do texto original, é isso? Está bom. Obrigada. Alguma proposta a
801 mais de emendas ao texto? Eu pediria que a gente fosse objetivo emendas ao
802 texto, nós já mapeamos a posição de cada um e queria ouvir se tem alguma
803 proposta de emenda ao texto, senão vou passar art. 5º, Flávio. Eu acho que
804 acabou fase de esclarecimentos com isso.

805
806

807 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Só estava pedindo a
808 palavra porque Gabriel foi citado.

809
810

811 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
812 Porque o discurso está sendo repetitivo, eu entendi o esclarecimento do PROAM,
813 um pedido de esclarecimento, ele se manifestou ao final que ele é favorável à
814 manutenção do texto original e eu queria que a gente encaminhasse, nós estamos
815 perdendo muito tempo explicando uma coisa que já foi tocada ontem e que eu
816 gostaria que agora a gente encaminhasse para as propostas de emenda ao texto
817 e não para defesa de essa ou aquela posição. Já está mapeado aqui quem é a
818 favor, quem é contra essas posições. Correto. Não vou votar agora, mas eu quero
819 o mapeamento de na hora de se fazer a votação certamente vai haver
820 oportunidade para um pedido de defesa, mas eu gostaria que a gente se focasse
821 no texto para poder propor os emendas e poder andar.

822
823

824 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Só gostaria então
825 de fazer uma proposta no texto, lembrar que o teste foi feito com 900 veículos, não

826 foi com 2 ou 3. Agora, no texto o que a gente pode dizer é o seguinte ao invés de
827 citar o procedimento norte-americano dizer o procedimento a ser definido pelo
828 Ibama em tempo hábil para a entrada da fase.

829

830

831 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – É**
832 **que isso já está no art. 4^o, aí não está citando o procedimento específico,**
833 **literalmente o procedimento americano, estava citado no de ontem, no 3^o.**

834

835

836 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) – No 3^o.**

837

838

839 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Não.**
840 **Nós estamos discutindo o 4^o.**

841

842

843 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) – É que o 3^o gerou**
844 **essa celeuma e acho que pode ser solucionado com isso.**

845

846

847 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
848 **Deixa eu passar a palavra para a Dra. Marília e depois eu retorno a palavra a**
849 **você.**

850

851

852 **A SR^a. MARÍLIA MARRECO CERQUEIRA (MMA) – Talvez eu tenha uma**
853 **proposta, gente, que pode pelo menos encaminhar a questão e a gente possa**
854 **chegar daqui há algum tempo em uma definição sobre isso. Na verdade a gente**
855 **está discutindo agora o art. 4^o, mas isso decorre do que está previsto no art. 3^o, e**
856 **o que o art. 3^o fala ali? E aí os especialistas me corrijam, eu vou aqui utilizar**
857 **inclusive as palavras mais entendíveis que a CNI falou e que eu gostei do termo lá**
858 **dele, apesar dos técnicos não gostarem. A grande questão é a gente ter uma**
859 **metodologia que seja tropicalizada para medição disso daí, não é? E a grande**
860 **questão. Então, a gente está propondo aqui no texto que seja utilizado a NMOG,**
861 **mas tem aquela controvérsia em relação à questão do etanol, isso inclusive foi**
862 **manifestado vários e têm programas de governo que incentivam a questão do**
863 **álcool e etc. e tal, e a gente também não quer marchar na contramão disso daí**
864 **porque é um combustível que do ponto de vista ambiental é mais interessante e**
865 **tudo mais. Então, a minha sugestão é a seguinte, a gente a previsão no próprio**
866 **artigo de que vai ter uma norma brasileira, ou seja, a gente estaria adotando a**
867 **norma americana até um período X, até como o próprio Gilberto do Ibama falou, a**
868 **gente realize os estudos necessários e consiga ter uma norma brasileira, que**
869 **pode ser a MIR ou não pode, etc., e tal, na verdade os estudos é que vão dizer**
870 **isso, porque se a gente também se antecipa aqui e coloca uma metodologia, que**
871 **como o Gilberto colocou, não está ainda suficientemente testada etc. e tal, para**

872 ser referenciada para um organismo de Governo, também é uma coisa que nos
873 colocaria numa posição de risco. Então, a minha sugestão é o seguinte, a gente
874 no art. 3º, que a grande questão é no art. 3º, o Parágrafo Único vira o § 1º e a
875 gente abre um § 2º falando que para que a gente possa desenvolver essa norma o
876 Ibama ou a gente vai trabalhar, eu não tenho a proposta ainda, o texto, mas a
877 ideia era a gente ter um grupo de trabalho ou a gente colocar um prazo para que
878 se desenvolva essa norma, por exemplo, em até 2 anos ou até dois anos e meio,
879 ou até 3 anos. Não sei, mas a gente colocaria um prazo para que a gente pudesse
880 desenvolver uma metodologia brasileira que pode chegar na MIR, pode não
881 chegar e etc. e tal, mas a gente teria um horizonte no sentido de dirimir todas
882 essas dúvidas que foram colocaram aqui, porque pelo que disseram isso já está
883 em discussão há muito tempo e agora então a gente vai dar um tempo pelo menos
884 para a gente poder estar com isso já balizado, e a gente coloca esse prazo e
885 inclusive pode até colocar que isso seja rerepresentado no Conama e etc., e etc., e
886 tal, e que esse prazo seja justamente compatível a próxima fase. Então, se vocês
887 coordenarem com isso a gente poderia fazer a redação desse segundo parágrafo
888 no art. 3º.

889

890

891 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
892 **Fábio.**

893

894

895 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Essa era em
896 resumo a proposta que eu estava fazendo, de criar uma norma nacional para
897 adaptar isso aí, adaptar as medições na realidade brasileira, ao combustível
898 brasileiro, a gasolina e o álcool.

899

900

901 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** A
902 gente poderia colocar essa proposta depois. Tá. CNI.

903

904

905 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** O Hernando aqui
906 da Biquinha ele quer fazer um posicionamento, e o Henry, da Anfavea também
907 sobre o mesmo tema.

908

909

910 **O SR. HERNANDO MACEDO FARIA (Abiquim/CNI) –** Hernando Faria,
911 Abiquim/CNI. Bom dia. Só queria destacar que dentro da CNI existem visões
912 diferentes, diferentes associados, a Abiquim é uma associação importante para a
913 CNI e nós nesse ponto concordamos totalmente com a posição da proposta
914 original, nós apoiamos o NMOG. A justificativa é simples, ele é mais protetivo, ele
915 vai proteger melhor o ambiente e é uma metodologia que a Califórnia estudou por
916 mais de 15 anos, 15 anos para desenvolver essa metodologia. Então, a gente
917 apoia, no âmbito da CNI, via Abiquim, a proposta original.

918 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea)** – Henry, Anfavea, CNI do b,
919 então, eu sou, porque parece que a CNI está dividida entre A e B, agora fiquei um
920 pouco confuso, bastante confuso, para falar a verdade. Aliás, estou muito confuso.
921 Mas eu queria dizer que eu apoio a proposta feita pela Dra. Marília Marreco, me
922 parece que é uma proposta bastante sensata, eu só pediria, Dra. Marília, que ao
923 estabelecermos um prazo que esse prazo fosse razoavelmente curto no sentido
924 de que... Porque a gente vai guardar esses estudos para poder fazer o
925 desenvolvimento que vai atender esse limite que vai estar colocado, e que esse
926 limite vai ser atingido com essa metodologia que vai ser desenvolvida. Então, se a
927 gente pudesse dar um prazo de até 180 dias, porque ao contrário do que algumas
928 colocações feitas, a metodologia feita chegou sim a um proposta até de uma
929 norma, isso daí inclusive foi encaminhado, viu Gilberto? Para o próprio Ibama
930 como uma sugestão de que aquilo fosse encaminhado para ser feita a norma.
931 Então, eu não entendo que esteja alguma dificuldade grande. Então, a passagem
932 disso para fazer uma metodologia não é uma coisa tão complicada, ou a
933 discussão que vá ser feita em cima de comparar o NMOG com alguma coisa
934 assim também não parece que seja uma coisa tão complicada. Agora, é
935 complicado se a gente demorar muito tempo para fazer isso, definir muito nas
936 vésperas da data da adoção do limite. Então, se a gente pudesse estabelecer um
937 prazo razoavelmente curto de até 180 dias, que é um prazo que eu acho bastante
938 razoável, para isso seria muito importante, mas a gente apoia a proposta feita pela
939 Dra. Marília.

940

941

942 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Então
943 Gilberto você quer falar? Você quer conduzir? A Zilda saiu um minutinho. Você
944 quer continuar?

945

946

947 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Gilberto, por
948 favor com a palavra.

949

950

951 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Obrigado.
952 Justamente isso, a gente tem essa discussão, o Marcelo colocou muito bem dos
953 problemas que foram encontrados ou das discussões acadêmicas e da
954 metodologia e técnica sobre o documento que foi aí considerado como estudo
955 vindo da AEA. O problema é, não sou tão otimista quanto o Henry em achar que
956 em 180 dias todos esses impasses, rodas essas discussões técnicas se
957 converteriam numa norma brasileira que pudesse ser diferenciada. Não me
958 opondo aqui, obviamente a gente chegou nessa conclusão de que já que é preciso
959 ter num bom sentido a tropicalização do que o *Code of Federal Regulations* traz
960 sobre a emissão do NMOG, que a gente dê aí um prazo de até 2 anos, para ter
961 um norma porque provavelmente necessitará pesquisas e algum aporte de
962 recursos para que dados e base de dados sejam feitas. Então assim, a gente
963 precisa chegar nesse meio termo de quando isso seria publicado, 24 meses para

964 mim de uma discussão em que em 5 anos não se concluiu, seria ser otimista e ser
965 precavido. Então, eu acho que a gente consegue chegar nesse consenso desse
966 texto sem a necessidade, inclusive de deixar claro no próximo art. 4º de que esse
967 desconto ele não vai acontecer. Então, também tem isso de não excluir a
968 sequência da lógica por traz desses artigos iniciais aqui. Eu continuo achando que
969 24 meses seria otimismo.

970

971

972 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Algum outro
973 inscrito? CNI gostaria de se manifestar? Não? então, Marília.

974

975

976 **A SRª. MARÍLIA MARRECO CERQUEIRA (MMA)** – Não. Gente, já que todo
977 mundo concorda com o grupo a gente faz a redação e depois, mais tarde a gente
978 discute a questão de prazo, a gente não vai entrar aqui numa discussão infinita
979 sobre a questão de prazo. Se isso aí direciona para se ter num futuro próximo uma
980 solução para isso, a gente encaminha nesse sentido, eu acho que então a gente
981 pode passar adiante aqui no próximo artigo, e depois a gente apresenta para
982 vocês a redação do parágrafo.

983

984

985 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
986 Então a gente suspende essa discussão inicial aguardando a proposta de redação
987 para um novo § 3º e passamos para o 5º, correto? Então vamos lá. 5º: ficam
988 estabelecidos a partir de 1º de janeiro de 2023 novos limites máximos de
989 emissões de poluentes de forma corporativa para veículos rodoviários leves de
990 passageiros e leves comerciais, conforme definidos na reunião, perdão, na
991 Resolução Conama 15 de 1995, nacionais e importados, comercializados no País,
992 doravante denominada fase PROCONVE L8, conforme tabelas 2 e 3 do anexo
993 dessa Resolução. E aí vêm os parágrafos. Sugestão ao caput de redação? Vocês
994 preferem que eu leia os parágrafos ou...? Deixa eu só fazer uma lembrança a
995 todos os membros dessa Câmara Técnica, ao iniciar a reunião ontem eu esqueci
996 de discutir e aprovar a transcrição da reunião extraordinária passada. Vamos fazer
997 o seguinte, para não interromper essa discussão agora, ou logo depois do almoço,
998 ou antes a gente dá uma parada, aprova e vê se tem mais algum ponto. Eu
999 esqueci, lembrei e esqueci de falar. Então, agora eu estou falando. Tá bom. Leio
1000 os parágrafos ou fazemos o caput? Então pronto, CNI e depois Abema. E Rui.

1001

1002

1003 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Henry, Anfavea.

1004

1005

1006 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea)** – Henry, da Anfavea. A gente
1007 tem uma sugestão de redação para esse art. 5º que na realidade é só a mudança
1008 da data. Aonde está escrito a partir de 1º de janeiro de 2023, a nossa proposta é a
1009 partir de 1º de janeiro de 2027. A justificativa para essa...

1010 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
1011 **Desculpe, Henry, não ouvi. 2023 para dois mil e...?**

1012

1013

1014 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) – 27.**

1015

1016

1017 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Tá.**
1018 **Pode ir fazendo a justificativa enquanto o Ruan vai fazendo a alteração.**

1019

1020

1021 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) –** A justificativa para essa data é
1022 com relação aos prazos necessários, obviamente, para os desenvolvimentos. Ali
1023 está proposto, no original estava proposto uma data de 1º de janeiro de 2021 para
1024 a fase L7 e uma proposta de 1º de janeiro de 2023 para uma fase L8, ou seja, com
1025 2 anos de diferença entre uma fase e outra. Esse tempo é sabidamente muito
1026 aquém daquilo que seria necessário para a gente poder começar a fazer
1027 desenvolvimentos, e esse desenvolvimento para passar de uma fase L7 para uma
1028 fase L8 eles são significativos. Nós estamos falando que a partir dessa fase nós
1029 teremos vários BINs, como nós veremos mais adiante, haverá necessidade de
1030 homologação de produtos em diversos níveis, alguns dos produtos terão que ter
1031 mudanças bastante significativas porque a partir daí entra num processo de
1032 desenvolvimento contínuo, porque ano a ano haverá uma nova redução do limite
1033 corporativo para o atendimento da meta de NMHC ou, no caso aí, sei lá, esse
1034 NMHC ou NMOG Mais NOX, para poder fazer esse atendimento. O que tem de
1035 mais importante nessa questão é que... E é a principal diferença da fase L7 para a
1036 L8, e eu não sei se os senhores já se atentaram a isso, que no caso, na fase L7 o
1037 atendimento é individual de cada veículo, ou seja, cada modelo colocado no
1038 mercado vai ser licenciado, vai ser testado e homologado conforme o nível de
1039 emissão que ele deveria atender, a partir da fase L8 isso por si só não será mais
1040 suficiente, além do atendimento individual de cada veículo o fabricante precisará
1041 atender uma média corporativa de todos os veículos colocados no mercado pelo
1042 prazo de 12 meses, a média das emissões ponderada pelas vendas de cada um
1043 daqueles modelos colocados no mercado é que terá que atender uma meta
1044 corporativa. Ou seja, passa a ser um processo bem mais complexo, o fabricante
1045 vai ter que considerar o que ele está comercializando, eventualmente essas
1046 vendas terão que ser direcionadas para que não se supere a média corporativa, e
1047 essa média corporativa ela depois começa se reduzir anualmente, ou seja, isso vai
1048 trazendo ao fabricante tanto a questão de homologar novos veículos em níveis de
1049 emissão mais baixos para que a média dele continue baixando, como ele também
1050 terá que controlar o que está sendo comercializado para que a média dele não
1051 fique acima do máximo que ele pode atingir. É um processo bastante complexo,
1052 para que a gente... A gente não tem experiência disso no PROCONVE, apesar de
1053 ser um procedimento que nos Estados Unidos é chamado processo de
1054 atendimento por BINs, que já está implementado nos Estados Unidos há alguns
1055 anos, nós vamos começar a fazer isso aqui, ele é um processo que vai requerer

1056 inclusive do órgão controlador que tenha uma visão do que está sendo
1057 comercializado, esses dados de comercialização têm que ser dados oficiais
1058 através de Denatran, e eles estariam sendo, aqui é uma cópia, esse processo aqui
1059 no Brasil foi feito somente no Inovar Auto com a meta de eficiência energética, essa
1060 meta de eficiência energética atingida em 2017 pelo Inovar Auto já foi baseado na
1061 comercialização e na média corporativa de cada um dos fabricantes. E foi a
1062 primeira vez que no Brasil a gente teve que atender alguma meta através das
1063 vendas corporativas, esse é um processo que é um processo razoavelmente
1064 complexo porque têm que ser reportados os valores de homologação e também
1065 tem que ser ponderado pelas vendas, tem que ter um controle do que está sendo
1066 vendido, o controle através do Denatran tem que identificar cada modelo porque
1067 cada modelo vai ter que ter a sua LCVM. É um processo complexo, mas não é um
1068 processo complexo só para o fabricante, é um processo complexo para o
1069 fabricante e para o órgão controlador também. No caso do Inovar Auto é um
1070 processo, não sei se temos algum representante aqui do MDIC, tem o
1071 representante, ele poderia relatar como é que esse processo foi formado, e é um
1072 processo difícil porque tem que pegar uma série de dados e controlar. Então,
1073 o que estou colocando aqui isso para justificar o seguinte, eu não acredito que
1074 num prazo muito pequeno como está aqui, eu não acredito do ponto de vista dos
1075 fabricantes nós não vamos ter condições de estar nos adaptando para esse
1076 processo num prazo tão curto como esse. Por outro lado eu acredito que o próprio
1077 Governo também não teria mecanismos hoje, ou vai ter que se preparar para que
1078 tenha mecanismo suficiente para que esse controle possa ser feito, não é um
1079 controle... Ele pode ser um controle totalmente automatizado, mas para isso
1080 precisaríamos estar trabalhando num INFOSEV, precisaríamos ter uma conversa
1081 INFOSED entre e o Denatran para que os dados de licenciamento conversassem,
1082 enfim, é um processo que vai requerer algum trabalho de informática significativo
1083 para poder acontecer. Agora, isso não é o X da questão, o X da questão é
1084 realmente adaptação de todos esses produtos para que eles possam se
1085 enquadrar nesse novo processo. E quando a gente coloca a data 2027 como
1086 sugestão, essa é a data que também está prevista pelo Rota 2030 para uma nova
1087 fase de eficiência energética, que no fundo vai usar esse mesmo processo
1088 também de controle por frota. Então, seria até juntar a sopa com o mel porque
1089 estaríamos colocando os dois programas que estariam dentro de uma mesma
1090 base, com o mesmo tipo de controle, acontecendo no mesmo processo e no
1091 mesmo momento. Eu acho que todos teríamos a ganhar muito com isso daí
1092 porque seria um meio de estar fazendo alguma coisa eficazmente, do ponto de
1093 vista ambiental, do ponto de vista de eficiência energética, leia-se redução de gases
1094 de CO₂, e do ponto de vista daquilo que está sendo controlado no mercado.
1095 Então, por isso que a gente está tentando justificar essa data a partir de 1º de
1096 janeiro de 2027. Obrigado.

1097
1098

1099 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Eu
1100 tenho inscritos. Houve a sugestão da CNI, o Thomas, do MDIC me solicitou a
1101 palavra, eu tenho inscrito a Cetesb e a Apromac, vou seguir nessa ordem, tá bom?

1102 Passo a palavra para o Thomas, MDIC e depois para a Cetesb, tá? Marília,
1103 exatamente.

1104
1105

1106 **O SR. THOMAS PARIS CALDELLAS (MDIC)** – Thomas, do MDIC, falando.
1107 Aproveitando o que o Henry acabou de dizer como CNI, institucionalmente o
1108 Ministério também apoia essas duas datas de entrada em vigor das novas fases, o
1109 ano de 2022 e 2027, por estarem alinhadas com os ciclos de desenvolvimento do
1110 Programa Rota 2030. O programa eu acho que o principal objetivo é apoiar o
1111 desenvolvimento tecnológico e elevar os investimentos através de estímulos em
1112 P&D Inovação, dando previsibilidade para a indústria. A gente está tratando de
1113 temas como eficiência energética, proteção ao meio ambiente e segurança
1114 veicular. Então, o programa é bem abrangente, seria importante para nós que tudo
1115 estivesse casado.

1116
1117

1118 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1119 Obrigada, MDIC. Agora eu passo a palavra ao Rui, da Cetesb.

1120
1121

1122 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Nossa proposta, nós temos
1123 duas sugestões de alteração de redação do art. 5º e no § 2º, e propomos a
1124 manutenção do ano de 2023. Eu pediria que fosse projetado o slide e o microfone
1125 móvel porque eu vou apresentar lá na frente. Esse gráfico aqui é um comparativo
1126 entre os procedimentos americanos, o procedimento brasileiro, que consta aí
1127 como proposta original. Então, lembrando que nós estamos com uma proposta em
1128 relação aos estados Unidos um pouco modesta, nossa proposta é chegar no ano
1129 de 2028 com 20 miligramas por quilômetro de NMOG mais NOX, portanto, 3 anos
1130 depois dos Estados Unidos. Então, nós entendemos que esse retardo na partida
1131 da fase L8 seria difícil depois para a indústria a manutenção desse (...) que eu
1132 acho que é extremamente importante do ponto de vista ambiental. Então, nós
1133 estamos propondo a manutenção do ano 2023, tendo em vista que a fase L7 não
1134 é uma fase tão desafiadora assim. Então, a gente propõe a manutenção da data
1135 de início de implantação do L8. Próximo slide, por favor. Esse slide aqui é um slide
1136 de projeção do sistema de abastecimento, que eu acho que a gente pode mostrar
1137 em outro momento. O próximo slide. Esse aqui sim é importante. Perdão. Ele foi
1138 baseado nos dados dos relatórios de emissão de poluentes, relatórios de
1139 produção do ano de 2015, tendo como limite aqui em 50 miligramas por quilômetro
1140 o ponto de partida do L8, que é 50 miligramas por quilômetro, e o que nós
1141 verificamos aqui que já ponderado pelas vendas, a grande parte dos fabricantes
1142 conseguem atingir 50 miligramas por quilômetro, alguns atingem até a face final
1143 do L8 que é 20 miligramas por quilômetro. Então, nós entendemos que alguns
1144 fabricantes realmente têm, são de casa para fazer, a grande parte, assim, a lição
1145 de casa não é tão difícil assim de ser feita. Alguém quer complementar, algum dos
1146 meus colegas de trabalho? Nós estamos falando de fase corporativa aqui.

1147

1148 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
1149 Obrigado, Rui. Se ninguém da Abema quer complementar, passo a palavra à
1150 Zuleika. Você falou que tinha proposta de texto.

1151

1152

1153 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Proposta de texto, propostas de redação
1154 ainda.

1155

1156

1157 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Elas
1158 são robustas?

1159

1160

1161 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** É robusta. É só ajuste, correção de texto
1162 mesmo.

1163

1164

1165 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Pode
1166 vamos dizer então. Desculpa Zuleika, já passo para você. Por favor, então, faça
1167 agora.

1168

1169

1170 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Então, no art. 5º, no caput. No art. 5º ficam
1171 estabelecidos a partir de 1º de janeiro de 2023 novos limites máximos de emissão
1172 de poluentes de forma corporativa para veículos leves de passageiros e leves
1173 comerciais, conforme definidos na Resolução Conama 15/95, nacionais e
1174 importados, comercializados no País, doravante denominado fase PROCONVE
1175 L8, conforme tabela 3, somente tabela 3. Tira a palavra 2 do anexo desta
1176 Resolução. Então, é só eliminar a tabela 2, o ajuste. Perdão.

1177

1178

1179 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Só
1180 para eu poder entender, isso é uma proposição somente da...

1181

1182

1183 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Veículo leves, veículos rodoviários leves.
1184 Com certeza. Desculpe, foi uma falha minha, na ânsia de ler rápido eu me perdi.

1185

1186

1187 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Rui e
1188 André, essa é uma proposta Abema ou proposta São Paulo só? Só para poder
1189 registrar ali.

1190

1191

1192 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Para o
1193 registro podemos colocar, como está vindo de São Paulo e a gente não teve ainda

1194 tempo de colocar, para a gente isso é uma proposta da Abema, mas a gente quer
1195 ouvir ainda os outros setores.

1196

1197

1198 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – E temos também no § 2º.

1199

1200

1201 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Só
1202 para fins de registro. Coloca São Paulo.

1203

1204

1205 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – § 2º.

1206

1207

1208 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Nós
1209 não chegamos ainda no parágrafo, tá? Eu passo para a APROMAC agora.

1210

1211

1212 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Tabela 2, isso. E a justificativa é porque os
1213 limites corporativos estão somente na tabela 3, por isso que nós eliminamos a
1214 tabela 2. Isso deveria estar, mas como por alguma razão não foi para a revisão de
1215 texto, então a gente sabe que depois não vai poder retornar.

1216

1217

1218 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1219 Talvez no decorrer do artigo a gente possa colocar como correção e eliminar como
1220 proposta. Se todos coordenarem, vamos ouvir as pessoas falarem, se todos
1221 concordarem... Zuleika.

1222

1223

1224 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – Eu antes gostaria de dar a
1225 palavra para a Carmen porque ela vai falar tecnicamente sobre essa questão dos
1226 prazos e algum assunto mais que ela queira, mas eu só queria mencionar que a
1227 fala do MDIC porque quando ele cita esse Programa Rota, não sei se é um
1228 programa, ou um projeto, que virou uma Medida Provisória, Decreto, isso foi
1229 construído com total ausência do Ministério da Saúde e da Sociedade Civil, isso é
1230 um acordo entre um setor do Governo específico e um setor específico do setor
1231 privado, é um segmento específico do setor privado. Então, eu queria só
1232 diferenciar, fazer um discernimento aqui em relação ao que é o Rota, que não tem
1233 nada a ver aqui com a proteção da saúde do meio ambiente, embora ele possa ter
1234 elementos de proteção, que visa a proteção, eles são discutíveis porque eles não
1235 foram colocados para a sociedade avaliar, inclusive para as autoridades da área
1236 de saúde e meio ambiente. Então, eu queria só fechar esse parêntese e pedir que
1237 a gente não use mais essa referência porque o programa do MDIC não tem nada
1238 a ver com o que nós estamos fazendo aqui. Inclusive até pela falta de controle
1239 social que houve lá. Queria passar a palavra para a Carmen.

1240 **A SR^a. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Carmen, PROAM. Só
1241 complementando essa questão da corporativa e da dificuldade, primeiro já foi
1242 falado que temos um precedente, e reforçando que o que tem de conceito por trás
1243 da questão corporativa, além de a gente fechar um conjunto de veículos vendidos
1244 num limite que eu gostaria que tivesse, que em termos de meio ambiente é o ideal
1245 porque já estou compondo, ponderando pelas vendas, ele beneficia também o
1246 próprio setor que tem a flexibilidade de ter veículos piores e melhores, um
1247 compensando o outro. Então, essa dificuldade que é colocada deve ser também
1248 colocada esse benefício da flexibilidade para o próprio setor, que essa meta
1249 corporativa apresenta. Então, o conceito é eu tenho um nicho, eu de alguma
1250 forma, um veículo compensa o outro, eu não preciso eliminar um veículo. Então,
1251 ela é mais flexível em termos de faixa do que é permitido, porque você vai fazer
1252 uma média corporativa. Uma outra questão com relação a esses prazos, eu tenho
1253 escadinhas, eu tenho degraus de exigência, não quero dizer que vai virar abóbora
1254 o que está sendo vendido, esse desenvolvimento já vem sendo feito, que seja
1255 compatível com rota, o rota não fecha, desculpa, se está, Zuleika, mas só para
1256 entender, o Rota não fecha no ano da exigência, se for assim eu mudo os veículos
1257 no último dia, isso não é possível, eu não consigo dar vazão a isso. Então, é o
1258 resultado do desenvolvimento durante o seu ciclo que é de 5 anos, e a mesma
1259 coisa aqui, que nós estamos colocando. Mas conveniente, se nós formos colocar,
1260 é nessa fase L7 que ela não é muito exigente nós começarmos a já ter uma
1261 corporativa, então, eu jogo para trás a L8 e não para frente como está sendo
1262 proposto. Então, fica só uma ideia.

1263

1264

1265 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1266 Alguma sugestão adicional ao texto? Então vamos ler os parágrafos e aí a gente...
1267 § 1º: a identificação de cada corporação será feita através do Cadastro Nacional
1268 de Pessoa Jurídica. Alguma sugestão? Eu tenho particularmente uma implicância
1269 com a palavra através, mas é por meio do Cadastro, através é uma preposição
1270 física. Há? É. É só português, coloca por meio do Cadastro. Alguma sugestão ao §
1271 1º? Não, me parece que não. 1º? Não. 2º, há uma sugestão de correção feita pelo
1272 Ministério de Meio Ambiente ao registrar a solicitação de LCVM no INFOSEV
1273 fabricante ou importador deverá declarar o nível de emissão a qual pertence a
1274 configuração do veículo, conforme tabela 2 do anexo desta Resolução, devendo
1275 comprovar atendimento ao nível correspondente. André? Tá. Alguma sugestão ao
1276 § 2º? § 3º: o limite de emissão corporativa é atendido, de novo, por meio do
1277 cálculo, ou pelo cálculo da média anual, eu acho que é pelo cálculo, tira o do, pelo
1278 cálculo da média anual dos níveis de todos os veículos de cada corporação. Não
1279 sei se caberia esse cada corporação, se a gente já está colocando no início que o
1280 limite de emissão corporativa, eu estou entendendo que é de cada corporação, eu
1281 acho que de cada corporação em azul é redundante. Ponderada pelas respectivas
1282 quantidades anuais de veículos emplacados em cada nível. Eu retiraria o em azul
1283 de cada corporação, está repetitivo. Então, pode retirar. Para todos os veículos,
1284 ponderada pelas respectivas quantidades. De cada corporação aí você tira.
1285 Depois de veículos você tira. Não, não, é uma correção de português, naquilo que

1286 o Ministério colocou, está repetindo. Sugestões ao § 3º? Nenhuma sugestão ao §
1287 3º? § 4º: a comprovação do número de veículos atendidos de cada modelo deverá
1288 ser baseada nos registros de emplacamento de veículos novos no Departamento
1289 Nacional de Trânsito-Denatran, homologados na fase PROCONVE L8. Sugestões
1290 ao texto? Não vejo nenhuma proposta. § 5º: o nível de emissão do veículo é
1291 determinado pelo maior nível dentre os níveis individuais de cada poluente. É uma
1292 explicação do que é o nível. Rui, Cetesb.

1293

1294

1295 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Proposta de correção. Vamos lá, mudança
1296 de redação. O nível de... § 5º: o nível de emissão do veículo é determinado pelo
1297 maior nível de cada poluente. Aí mais um parágrafo, para fins de atendimento aos
1298 limites...

1299

1300

1301 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Só
1302 um minutinho, Rui. Eu acho que a correção do § 5º é melhoria da redação eu acho
1303 que ela pode ser incorporada, alguém tem alguma coisa contra? Leia de novo,
1304 Rui.

1305

1306

1307 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – O nível de emissão do veículo é
1308 determinado pelo maior nível de cada poluente. Aí tem mais um acréscimo agora,
1309 seria um § 6º.

1310

1311

1312 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Tá,
1313 mas antes de você ler o § 6º eu pergunto ao PROAM, seria em relação ao § 5º?

1314

1315

1316 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Na realidade é um 5A.

1317

1318

1319 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1320 Então depois, gora não espera um pouquinho, vamos acabar de discutir aqui.
1321 Todos podem aceitar a subtração de dentre os níveis individuais de cada
1322 poluente? Eu estou entendendo que isso é uma correção de português. Então, se
1323 ninguém tem nada contra a gente corrige. No microfone, Carlos.

1324

1325

1326 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb)** – Desculpe. Lacava, Cetesb.
1327 É só pra esclarecer porque é importante a leitura do 5A para poder excluir isso do
1328 5, porque ele foi tirado, esse para cada poluente e o próprio entendimento de cada
1329 poluente ele está vinculado ao que está sendo proposto para o 5ª. Minha sugestão
1330 é o 5 e o 5A seriam analisados juntos.

1331

1332 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
1333 Então, tá. Obrigado,

1334

1335

1336 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) – § 5ºA:** para fins de atendimento aos limites
1337 desta Resolução, para fins de atendimento aos limites desta Resolução será
1338 considerada a somatória de NMOG e NOX como único poluente.

1339

1340

1341 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Eu
1342 acho que está um pouco fora de lugar, estou falando aqui só da fase L8, e você
1343 está dizendo que é para fins de atendimento para os limites dessa Resolução
1344 como um todo. Assim, ele não, ele não, eu não estou entrando no mérito do
1345 conteúdo, eu estou entrando no mérito do lugar aonde ele está sendo colocado.

1346

1347

1348 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Então, desta Resolução a gente propõe
1349 substituir por deste artigo.

1350

1351

1352 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
1353 Desta fase.

1354

1355

1356 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Ou dessa fase L8, no caso.

1357

1358

1359 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** É só
1360 uma correção na sua correção. Então, pronto. Repete, por favor, Rui, só para o
1361 Ruan poder concluir a inserção. Somatória de NMOG...

1362

1363

1364 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Será considerada a somatória de NMOG
1365 como um único poluente.

1366

1367

1368 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
1369 Como um único poluente.

1370

1371

1372 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Isto. NMOG e NOX como um único
1373 poluente. Agora, na nossa proposta L7 está o NMOG mais NOX, então, aqui eu
1374 acho que seria desta Resolução mesmo, não é Marcelo?

1375

1376

1377 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Mas
1378 esse artigo está tratando só da fase 8. L8. Entendeu? Por isso. E no 5º você... Faz
1379 uma proposta separada que aí a gente avalia depois. Aí você pode tirar aqui,
1380 tachar ali em azul ali na proposta deles, não tem vírgula, pode tirar e tira o maior
1381 nível de poluentes, tira dentro os níveis individuais, maior nível de cada poluente.
1382 Era isso que você tinha falado, não era, Rui? Vê se confere lá na tela para ver se
1383 a sua proposta é aquela que está lá. O nível do veículo é determinado pelo MOG
1384 em cada poluente. É isso? Está bom. § 6º. Esse é um novo parágrafo, um
1385 parágrafo X aí, só para a gente saber que é parágrafo. Eu estou entendendo, o
1386 Bocuhy levantou a placa, mas é de um artigo anterior, então vamos exaurir a
1387 discussão desse. Eu passo para a Abema e depois a CNI.

1388

1389

1390 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Passar a
1391 palavra para o Rui Abrantes.

1392

1393

1394 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Referente ao § 6. Podemos seguir? A
1395 redação seria dividir o 6 em 2 parágrafos, 6 e 6ª. O 6 então ficaria o nível de cada
1396 poluente...

1397

1398

1399 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Eu
1400 ainda estava discutindo o 5º, não sei se a... Eu não tinha chegado ao 6º ainda. O
1401 pedido de palavra da CNI é em relação ao § 5º? Por favor. É 6º? Alguma coisa em
1402 relação ao 5º? Então, eu vou passar para a Apromac que tinha pedido para voltar
1403 um parágrafo anterior e depois eu volto ao 6º.

1404

1405

1406 **A SRª. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Só um esclarecimento,
1407 naquele parágrafo que fala de CNPJ eu sei na discussão do Rota houve algumas
1408 dificuldades de empresas com CNPJs diferentes fazerem parte do mesmo grupo,
1409 talvez, como lá houve uma acomodação, a minha pergunta é se a questão do
1410 CNPJ, como está aqui, é por CNPJ mesmo ou como é agrupado quando eu tenho
1411 mais de um CNPJ no mesmo grupo. Eu não sei como foi resolvido. É um
1412 esclarecimento para ver se isso daí vai adequar ou a gente vai lá na frente ter um
1413 problema porque não vai conseguir cumprir. Em grupos de fabricantes. Alguém
1414 poderia responder isso? eu poderia talvez pedir para... Não. Tá. O representante
1415 do MDIC ia explicar. Henry, talvez a Anfavea que lidou com essa questão, possa
1416 responder se a questão de CNPJ, quando eu tenho CNPJs diferentes do mesmo
1417 grupo e eu estou compensando o veículo com outro, se para vocês quando eu
1418 coloco o CNPJ se essa flexibilização, sem esse entendimento, se isso não vai
1419 enroscar lá na frente.

1420

1421

1422 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea)** – Desconheço que tenha havido
1423 algum problema dentro do Rota, do Inovar Auto, acredito que não há nenhum
1424 problema porque o CNPJ é da sede da empresa e é de onde que é computada
1425 toda a responsabilidade da empresa. Quando uma empresa tem vários CNPJs
1426 não são todos que são utilizados para emissão. Aí é dentro do CNPJ da empresa,
1427 o CNPJ principal.

1428

1429

1430 **A SR^a. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Obrigada, então está
1431 esclarecido.

1432

1433

1434 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
1435 **Ibama, por favor.**

1436

1437

1438 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Só uma
1439 complementação, o controle feito pelo Ibama até a emissão de LCVM, o indexador
1440 é o CNPJ, então, quem detém o LCVM detém o veículo que vai ser computado
1441 para fins de atendimento aqui. Então, o CNPJ é o melhor indexador nesse caso
1442 para identificação de corporação.

1443

1444

1445 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
1446 **Podemos avançar no § 6º? § 6º: o nível individual de cada poluente é aquele cujo**
1447 **o valor é imediatamente acima ou igual à média dos resultados de ensaio. Cetesb,**
1448 **por favor, já tinha pedido a palavra com relação a esse assunto.**

1449

1450

1451 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Ok. Rio, Cetesb. Então, a sugestão é
1452 dividir o § 6º em dois parágrafos, então, a redação do primeiro parágrafo seria o
1453 nível de cada poluente...

1454

1455

1456 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Tira**
1457 **o individual?**

1458

1459

1460 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) – Tira o individual.**

1461

1462

1463 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – O**
1464 **nível de cada poluente...**

1465

1466

1467 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – É aquele cujo o valor é imediatamente
1468 acima ou igual à média dos resultados dos ensaios acrescidos dos Fatores de
1469 Deterioração-FD, definidos no art. 16. Deterioração, perdão, deterioração, entre
1470 parênteses, FD maiúsculo, fecha parênteses, definidos no art. 16. Definidos no art.
1471 16.

1472

1473

1474 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – É
1475 dessa Resolução, não é?

1476

1477

1478 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Desta Resolução.

1479

1480

1481 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Um
1482 novo parágrafo?

1483

1484

1485 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Um parágrafo subsequente, seria o 6A,
1486 para a somatória NMOG e NOX.

1487

1488

1489 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Só
1490 um minutinho, deixa só eu me organizar. Pode ir lendo e depois você lê de novo
1491 para ele poder colocar.

1492

1493

1494 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Para a somatória NOMG e NOX devem
1495 ser aplicados os fatores de deterioração FD específico para NMOG e para NOX. É
1496 uma aprimoração de texto. Para a somatória NMOG e NOX, NMOG e NOX,
1497 devem ser aplicados os fatores de deterioração, entre parênteses e letras
1498 maiúsculas, FD, específicos para NMOG e para NOX. Ok. Eu gostaria de solicitar
1499 uma pequena alteração no § 6º, substituir a palavra definidos por conforme.
1500 Conforme o artigo. Isso. Substituir essa palavra por conforme o art. 16 desta
1501 Resolução.

1502

1503

1504 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Era
1505 isso? Era isso? Vou passar a palavra para a CNI e depois Anamma. Desculpe, o
1506 Bocuhy você tinha pedido ou não? Não. CNI.

1507

1508

1509 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – CNI passa a
1510 palavra à Anfavea.

1511

1512

1513 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,
1514 CNA/Anfavea. A nossa proposta vai numa linha parecida porque falar em
1515 resultado dos ensaios a gente não considera um dos fatores de deterioração, mas
1516 a proposta de texto que a gente fez seria: o nível individual de cada poluente é
1517 aquele cujo o valor é imediatamente acima ou igual aos valores de homologação.
1518 Então, troca o final ali aos valores de homologação. Da proposta original.

1519

1520

1521 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Só
1522 um instante, vamos lá.

1523

1524

1525 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Que aí já considera os
1526 fatores de deterioração e também os fatores KI quando são aplicáveis no caso de
1527 diesel.

1528

1529

1530 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – O
1531 nível individual de cada poluente é aquele cujo valor é imediatamente acima ou
1532 igual à média dos resultados e dos fatores de deterioração.

1533

1534

1535 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Troca a média dos
1536 resultados dos fatores de deterioração, por aos valores de homologação.

1537

1538

1539 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Igual
1540 aos valores de homologação. É isso? É isso? Anamma

1541

1542

1543 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, Anamma.
1544 Desculpa chegar um pouco atrasado nessa discussão, mas a Carmen levantou
1545 um ponto antes que eu acho que é importante, a questão do CNPJ não tinha me
1546 ocorrido, por isso que eu estou retomando atrasado. Têm alguns casos que me
1547 surgiu dúvida como vai ser o procedimento da média corporativa por que? Porque
1548 se a gente pega, por exemplo, a PSA ela fabrica Peugeot e Renault, que são, que
1549 têm motorizações parecidas. Então, até aí fazer média corporativa dentro disso
1550 pode não representar problema, mas a Volkswagen, por exemplo, tem Audi e
1551 Volkswagen motorizações muito diferentes como é que vai ser feita a média
1552 corporativa nesses casos? Eu vou fazer média corporativa das diferentes marcas
1553 juntando tudo, ou vão ser médias corporativas separadas? É só um
1554 esclarecimento, não é crítica nem a um lado e nem a outro, realmente não tinha
1555 me passado pela cabeça.

1556

1557

1558 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Vou
1559 passar ao Ibama primeiro, depois vamos fazer os esclarecimentos.

1560

1561

1562 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,
1563 Ibama. Eu gostaria de passar a palavra para o Márcio.

1564

1565

1566 **O SR. MÁRCIO BERALDO VELOSO (Ibama)** – Márcio, Ibama. É preciso
1567 entender se é do grupo ou se é da empresa. Essa é a pergunta. Porque hoje as
1568 LCVMs são emitidas para CNPJ, no caso, por exemplo, dos veículos Citroen e dos
1569 veículos Peugeot, o CNPJ utilizado é um só. Então, não é assim. Então, se vai ter
1570 que definir o que é e o que não é, tem que definir se é para roude, ou se é para
1571 cada empresa. Audi é uma empresa, Volkswagen é outra, MÃ é outra, mas é um
1572 grupo. Então, eu tenho um grupo, tenho uma roude lá em cima.

1573

1574

1575 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1576 Então, o cálculo corporativo seria feito por CNPJ. É isso?

1577

1578

1579 **O SR. MÁRCIO BERALDO VELOSO (Ibama)** – CNPJ, inclusive é a forma que
1580 nós temos de controlar, caso contrário muda tudo.

1581

1582

1583 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1584 Obrigado, Ibama.

1585

1586

1587 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea)** – A resposta é a mesma, pelo
1588 CNPJ. Posso até exemplificar no caso Volkswagen e Audi são CNPJs diferentes,
1589 se são diferentes, no caso da PSA é o Grupo PSA que vende Peugeot e vende
1590 Citroen, é como a Volkswagen vende Voyage e vende Gol. No caso de outras
1591 empresas têm empresas que têm o mesmo nome comercial, mas tem CNPJs
1592 diferentes. O Grupo HPE, por exemplo, tem um CNPJ dela, que tem Mitsubishi e
1593 tem a Suzuki, tem o Grupo Hyundai, tem a Hyundai Brasil que tem o nome dela,
1594 Caôa, e tem o CNPJ dela, mas é a empresa que é detentora do direito e ela que
1595 tem que assumir a responsabilidade de atender o nível de emissões. Então, eu
1596 acho que está bem robusto esse aspecto.

1597

1598

1599 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Acho
1600 que está esclarecido. Sugestão aos § 6º, 7º? Vamos passar para o 7º? Na
1601 verificação de atendimento os resultados dos ensaios de laboratório deverão ser
1602 iguais ou inferiores ao nível declarado. Abema? Rui, por favor.

1603

1604 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Sugestão de redação no § 7º,
1605 para melhor entendimento. Na verificação de atendimento para fins de
1606 homologação, as médias dos resultados dos ensaios de laboratório, dos
1607 resultados de ensaios de laboratório, acrescidas de fatores de deterioração, entre
1608 parênteses, em letras maiúsculas, FD, conforme o art. 16, deverão ser igual ou
1609 inferior ao nível declarado.

1610

1611

1612 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – É
1613 isso? André, continua colocando como proposta a Cetesb. É isso? Tá bom. CNI.

1614

1615

1616 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Por favor,
1617 Anfavea.

1618

1619

1620 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,
1621 CNI/Anfavea. Nossa proposta é parecida com a do § 6º, troca os resultados dos
1622 ensaios de laboratório pelos valores de homologação. Na verdade é assim, copia
1623 o § 7º e faz a mesma troca, copia o § 7º do original e troca os resultados dos
1624 ensaios de laboratórios por valores de homologação. Que aí os valores de
1625 homologação já incluem os fatores de deterioração e os fatores KI, quando são
1626 aplicáveis.

1627

1628

1629 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Por
1630 favor, Bocuhy.

1631

1632

1633 **A SRª. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Carmen, PROAM. Só um
1634 esclarecimento, se essa palavra, para o Rui que fez a proposta, se acrescido não
1635 seria multiplicado, você multiplica o fator ou se está claro para todo mundo isso. É
1636 uma dúvida minha.

1637

1638

1639 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Assim, historicamente é feita a
1640 multiplicação, essa nova metodologia se prevê também alternativamente fazer a
1641 adição, mas eu acho que está entendido o texto.

1642

1643

1644 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Pedir um
1645 esclarecimento para a CNI na proposta do art. 6 anterior, o valor imediatamente
1646 acima ou igual aos valores da homologação. É isso mesmo? Ou é igual só? A
1647 redação que foi apresentada ali olha, o valor é igual ou acima.

1648

1649

1650 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,
1651 CNI/Anfavea. Valor imediatamente acima ou igual a média dos resultados, por
1652 exemplo, se a gente tem um resultado de 47 o nível seria o que não tem igual a 47
1653 tem um acima que é 50, então o nível é 50. Ou se for o resultado exatamente 50,
1654 então o nível vai ser 50, quer dizer, pode ser igual ou maior.

1655

1656

1657 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Ali na
1658 proposta Cetesb, porque a de vocês está ali embaixo, olha como é que ficou
1659 escrito. É isso aí mesmo?

1660

1661

1662 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – O nível individual de
1663 cada poluente é aquele cujo valor é imediatamente acima ou igual aos valores de
1664 homologação. É como eu falei, o nível, o valor de homologação se for 47 não tem
1665 o valor igual, mas tem um imediatamente acima que é 50. Então, o nível é 50.

1666

1667

1668 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea)** – Henry, Anfavea/CNI. Só pra te
1669 ajudar, é que nós estamos falando de como é que vai enquadrar no BIN, e
1670 enquadramento no BIN obriga que você seja enquadrado no BIN imediatamente
1671 superior, você não... O fabricante na hora ele é bastante conservador, ou seja,
1672 mesmo que o carro tenha um valor mais próximo do BIN inferior se ele tiver acima
1673 do valor ele vai ser enquadrado no BIN superior. Então, é nesse aspecto que é
1674 considerado, é o procedimento americano, é esse que está sendo colocado aqui.

1675

1676

1677 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1678 Esclarecido, Vamos para o próximo então? Não vejo ninguém pedindo a palavra.
1679 Você quer? No próximo. § 8º: nos casos de veículos flex ou bicombustíveis será
1680 considerado o resultado de maior valor de cada poluente para cada combustível
1681 utilizado. Abema? Anamma depois.

1682

1683

1684 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Uma proposta de modificação
1685 do § 8º para melhor entendimento e compatibilização do § 6º. § 8º: nos casos de
1686 veículos flex ou biocombustíveis será considerada a média de maior valor de cada
1687 poluente para cada combustível utilizado. Será considerada a média de maior
1688 valor de cada poluente para cada combustível utilizado. Para cada combustível
1689 utilizado, porque tem o gasuol e o etanol.

1690

1691

1692 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1693 Anamma.

1694

1695

1696 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, da Anamma.
1697 Eu tinha uma sugestão também para maior clareza no § 8º.

1698

1699

1700 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1701 Fábio, fala um pouquinho mais próximo, está ruim de te ouvir.

1702

1703

1704 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, da Anamma.
1705 Eu tenho uma sugestão também para uma clareza no § 8º, eu tinha colocado nos
1706 casos dos veículos flex ou bicombustíveis, todos os ensaios deverão ser
1707 realizados com gasolina E22 e etanol de referência e serão considerados os
1708 resultados de maior valor para cada combustível utilizado.

1709

1710

1711 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1712 Todos os ensaios deverão ser realizados.

1713

1714

1715 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Com gasolina E22 e
1716 etanol de referência, vírgula, e serão considerados os resultados de maior valor.

1717

1718

1719 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Mas
1720 aí já não estou entrando nas competências da MP de especificar o combustível?
1721 Você está dizendo qual é a gasolina que vai ser feita em ensaio, isso não fica por
1722 conta da MP definir o combustível de homologação?

1723

1724

1725 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Isso sempre foi feito
1726 assim, sempre foi colocado o E22, ou põe o número da Resolução, dá no mesmo.
1727 Eu só estou querendo dizer que deve ser realizado com a gasolina de referência e
1728 o etanol de referência, o flex aceita intermediária.

1729

1730

1731 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Não,
1732 eu estou te entendendo. Calma. O texto original do § 8 ele não trata
1733 especificamente do tipo de combustível, qual é o comando do texto original? Você
1734 está propondo uma substituição de uma coisa que não está no texto original, não
1735 sei se seria acréscimo. Nos casos de veículos flex ou biocombustíveis será
1736 considerado o resultado de maior valor de cada poluente para cada combustível.
1737 Eu acho, eu não vou entrar no mérito da tua proposta, mas eu acho que ela é uma
1738 proposta talvez de um novo artigo, porque ela é diferente do texto original que está
1739 lá no § 8º.

1740

1741

1742 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – É uma
1743 complementação, porque da forma que está a redação original posso fazer com
1744 etanol de referência, com gasolina de referência, ou com qualquer mistura entre
1745 eles. Só estou limitando, apenas isso.

1746

1747

1748 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
1749 **Ibama?**

1750

1751

1752 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Na verdade,
1753 Gilberto, Ibama. Na verdade essa proposta da Anamma ela me causou uma
1754 confusão porque aí não está trazendo nenhuma modificação no ensaio, nos
1755 ensaios de homologação eles são padronizados, eles não vão alterar para
1756 atendimento aos BINs, eu vou pegar esses resultados da homologação e vou
1757 trabalhar para enquadrar no melhor valor. Então assim, eu não vou trazer nesse
1758 comando, nesse artigo, algo que vá diferente do ensaio de homologação que é
1759 determinar aqui qual será o combustível de referência. Então, a minha proposta, e
1760 aí eu pedi esclarecimento, é de que não tenha uma diferença no que está sendo
1761 exigido no capítulo de ensaio. Aqui eu estou falando que vou usar uma média de
1762 valor conforme ensaio de homologação, e aqui eu estou trazendo que o ensaio de
1763 homologação deve atender combustível seja A ou B, gasolina ou não, e aí eu
1764 altero o que eu estou pedindo para homologação, e aí cria uma confusão total no
1765 meu entendimento aqui do artigo.

1766

1767

1768 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Não é para criar
1769 confusão, é o contrário, era só para esclarecer que os ensaios são feitos com os
1770 dois combustíveis, agora de fato isso está coberto entre as partes, se quiser retirar
1771 pode retirar, é só para não gerar dúvida que eu estava colocando, agora, se não
1772 gera esse tipo de dúvida pode retirar, não há problema.

1773

1774

1775 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Não cabe a
1776 mim retirar, só para... Para algum esclarecimento se você achar por bem retirar...

1777

1778

1779 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Como isso gerou
1780 mais dúvida do que resolveu, retira a sugestão.

1781

1782

1783 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
1784 **Alguma sugestão adicional ao art. 5º? CNI.**

1785

1786

1787 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Wanderley, CNI,
1788 passo a palavra à Anfavea.

1789

1790

1791 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,
1792 CNI/Anfavea. Nós temos proposta de dois parágrafos novos aqui para esse artigo,
1793 seria o § 9º. É facultado ao fabricante ou importador do veículo declarar o nível de
1794 emissão do veículo, declarar, declarar o nível de emissão do veículo
1795 imediatamente. Aliás, não tem o imediatamente. Acima do determinado, conforme
1796 § 5º ao 8º. Isso. A justificativa é que assim, se a gente ler ao pé da letra o que diz
1797 os § 5º ao 8º ele vai sempre levar ao nível imediatamente acima do que a gente
1798 obteve nos valores de homologação. Então, digamos que eu tenha obtido 49
1799 miligramas por quilômetro, por exemplo, de NMHC mais NOX, ou NMOG mais
1800 NOX, que seja, e isso me levaria a escolher, lendo ao pé da letras as regras
1801 acima, os parágrafos acima, isso me levaria a escolher o nível 50, mas o
1802 fabricante pode achar que não é robusto escolher no nível 50 porque em alguma
1803 futura homologação, ou mesmo na demonstração pode ser que algum veículo saia
1804 desse nível, ou na conformidade de produção. Então, a ideia seria facultar ao
1805 fabricante ou importador escolher um nível acima, por exemplo, ele pode escolher
1806 um nível 50 ou 70 porque ele acha que na média de produção ou alguns outros
1807 veículos ensaiados podem atingir um nível acima daqueles que foram obtidos nos
1808 ensaios de homologação. Deixando bem claro que isso penaliza o fabricante, quer
1809 dizer, não estamos tentando favorecer, pelo contrário, isso o fabricante se
1810 penaliza para não ter problemas depois. E tem mais uma proposta de parágrafo. É
1811 facultado o registro antecipado do nível PROCONVE L8 na LCVM, vírgula,
1812 atendendo a todos os requisitos desta Resolução. Ou seja, na fase L7 se um
1813 fabricante quiser já dizer que o veículo da fase L7 já atende um determinado nível
1814 L8, ele pode declarar este veículo já está conforme o nível 50 do PROCONVE L8,
1815 por exemplo.

1816

1817

1818 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – CNI
1819 concluiu? Eu tenho Apromac que pediu a palavra e depois passo para vocês.

1820

1821

1822 **A SRª. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Carmen, Apromac. Só
1823 uma dúvida, um esclarecimento nessa proposta, na hora que eu coloco todos os
1824 requisitos, atendendo todos os requisitos dessa Resolução, isso inclui o
1825 atendimento à meta corporativa. É isso mesmo? Ou seja, eu decidi que eu vou
1826 partir só que a meta corporativa ela tem por ano, assim, então, eu queria só
1827 entender o que significa isso, ou você só está... Não são todos os requisitos é só o
1828 enquadramento de nível. Só um esclarecimento.

1829

1830

1831 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Myiashita,
1832 CNI/Anfavea. Seria enquadramento de nível, não estamos aqui falando ainda de

1833 meta corporativa L8, mas já fica um veículo já pronto para um nível L8 para fazer o
1834 cálculo de meta corporativa, sem precisar de uma nova homologação para L8.

1835

1836

1837 **A SR^a. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Carmen. Apromac. Talvez
1838 então a redação tenha que ser modificada, uma sugestão para vocês, porque
1839 quando eu falo em todos os requisitos eu incluo o entendimento à meta
1840 corporativa.

1841

1842

1843 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Por
1844 favor, Rui, Cetesb.

1845

1846

1847 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Eu gostaria só de um
1848 esclarecimento da primeira proposta da CNI, é assim, você tem um veículo que
1849 seria na verdade um BIN 50 e você vai declarar no ato da homologação um BIN
1850 60. É isso que você está colocando?

1851

1852

1853 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Isso mesmo, declara
1854 rum nível acima como se fosse... Os resultados chegam no nível 50 porque se eu
1855 tenho um resultado que é muito limítrofe para aquele nível, por exemplo, eu tive
1856 49, ao pé da letra pelos parágrafos acima teria que declarar 50, que é o
1857 imediatamente acima, mas eu quero ter uma segurança de que quando eu testar
1858 na produção ou alguma outra futura homologação, vou passar, então eu colocaria
1859 como 60.

1860

1861

1862 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Esclarecido. Obrigado.

1863

1864

1865 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1866 Alguém mais quer palavra? Vamos passar para o próximo artigo? Oi?

1867

1868

1869 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Myiashita,
1870 CNI/Anfavea. A gente pode mudar realmente mudar a redação desse último
1871 parágrafo que a gente sugeriu, tirando, atendendo a todos os requisitos dessa
1872 Resolução, então, fica só o registro antecipado no nível PROCONVE L8 no LCVM.

1873

1874

1875 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1876 Vamos adiante. Podemos ir adiante? Wanderley.

1877

1878

1879 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** Podemos sim,
1880 Zilda. A proposta é retirar, parar em LCVM.

1881

1882

1883 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** A
1884 proposta da CNI/Anfavea é para em LCVM.

1885

1886

1887 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** Isso.
1888 Agradecemos a contribuição da PROAM.

1889

1890

1891 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
1892 Então, depois de LCVM, ponto. Perfeito. É isso? Art. 6º: a comprovação da
1893 emissão de veículos híbridos recarregáveis por fonte externa de energia, ou não,
1894 será feita através de homologação conforme procedimento estabelecido pela
1895 norma ABNT-NBR 16.567 ou norma sucedânea referenciada pelo Ibama. Corrijam
1896 o através. Sugestões ao texto do art. 6º? Art. 6º. Qual? Não, é isso mesmo. Ou
1897 não. Põe uma vírgula depois desse não aqui. Pronto. Art. 7º: a comprovação de
1898 atendimento ao nível de emissão 0 será feita por meio da declaração do fabricante
1899 ou importador, que inclua confirmação de que as emissões de poluentes por
1900 escapamento e evaporação são iguais a 0. Têm inscritos Abema e CNI

1901

1902

1903 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Rui, Cetesb. A única sugestão nossa é
1904 substituir a palavra zero por nulo, iguais a nulo. Serão nulos, perdão, são iguais a
1905 zero substituir por serão nulos.

1906

1907

1908 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Nos
1909 dois pontos do texto? Na emissão zero e iguais a zero, só no final. Serão nulos,
1910 então.

1911

1912

1913 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Serão nulos. Isso. Nulas.

1914

1915

1916 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Não
1917 põe no futuro, põe no presente, são nulos. É isso? Eu sei, mas coloca no
1918 presente, é só essa a minha consideração. Desculpe, Adriana. Adriana? Posso
1919 colocar só como correção e não como emenda? Posso? Posso? CNI, posso
1920 colocar como correção? Então, não precisa ser emenda, põe só correção direto no
1921 texto. Não, corrige direto no texto. Isso. São nulos. Nulas. Isso. Beleza. CNI?

1922

1923

1924 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** Proposta
1925 CNI/Anfavea.
1926
1927
1928 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** José César Ponde, CNI/Anfavea.
1929 Com relação a esse artigo, se pudesse repetir o artigo para a gente fazer a
1930 modificação, logo depois de feita por meio, seria feita por meio de homologação
1931 conforme procedimento a ser definido pelo Ibama.
1932
1933
1934 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
1935 Repete, por gentileza, isso é um novo artigo?
1936
1937
1938 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** Art. 7º, modificação.
1939
1940
1941 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Qual
1942 é o ponto do texto?
1943
1944
1945 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** Eu vou ler acho que o artigo
1946 completo conforme a nossa sugestão. A comprovação de atendimento ao nível de
1947 emissão zero será feita por meio de homologação, conforme procedimento...
1948
1949
1950 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
1951 Homologação conforme procedimento.
1952
1953
1954 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** A ser definido pelo Ibama. Por
1955 exemplo, um veículo...
1956
1957
1958 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** O
1959 resto eu tiro?
1960
1961
1962 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** Sim.
1963
1964
1965 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** E o
1966 resto tira. Pode colocar sua defesa agora.
1967
1968

1969 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Por exemplo, veículos elétricos
1970 que hoje eles não têm emissão nenhuma, mas para o Programa Rota 2030 a
1971 gente precisa declarar em algum momento o consumo, ou dizer que o consumo
1972 dele é nulo, e isso ainda não foi definido pelo Ibama. O Ibama simplesmente não
1973 dá uma licença, ele exige o veículo elétrico do PROCONVE, mas a gente está
1974 entendendo que é preciso ter um procedimento para definir como o Ibama vai
1975 tratar os veículos elétricos.

1976

1977

1978 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1979 Ibama tem algum comentário? Gilberto, por favor.

1980

1981

1982 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Obviamente
1983 os veículos com emissão zero eles têm que entrar na conta do BIN, então tem que
1984 ter um procedimento, seria homologatório, mas ele vai cair, não vai ter uma
1985 emissão de LCVM, mas ele vai ter algum procedimento que vai ser definido.
1986 Então, deixa eu pensar numa redação aqui.

1987

1988

1989 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Tira por meio de homologação.
1990 Será feito conforme procedimento a ser feito pelo Ibama.

1991

1992

1993 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
1994 Procedimento a ser definido pelo Ibama. Já tinha lá. Pode ser assim? Gilberto,
1995 olha lá. Vê se fica melhor, só corrige, o procedimento, faltou um T. Isso. Fica
1996 melhor? Fica melhor na tela? Tá. Então tá. Temos então a proposta original e a
1997 proposta CNI/Anfavea. Não há possibilidade de juntar uma na outra. Abema, não
1998 há possibilidade de juntar as duas propostas? Então deixa para depois, vamos ver
1999 o resto então, deixa para hora que a gente for deliberar. Art. 8º: os veículos da
2000 fase PROCONVE L8 devem atender individualmente aos limites estabelecidos na
2001 fase PROCONVE L7 e não pode regredir em seus níveis de emissão. Sugestões
2002 ao texto? Art. 8º. Art. 9º: a partir da entrada em vigor da fase PROCONVE L7
2003 deverá ser declarada a emissão de amônia por veículos equipados com sistema
2004 de redução por Catalise Seletiva-SR, verificada de acordo com o estabelecido no
2005 Parágrafo Único do art. 14 desta Resolução. Sugestões? Já tinha uma sugestão
2006 do Ministério em relação ao texto de correção. Se remeteram agora ao art. 14. A
2007 Abema pediu a palavra? Abema e CNI, Abema tem a palavra.

2008

2009

2010 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – André
2011 França, Abema. Na verdade, no Parágrafo único, Zilda, eu não sabia se a gente ia
2012 analisar o conjunto ou em parte, por isso que eu já me adiantei e pedi a palavra,
2013 mas é no Parágrafo Único a nossa inserção.

2014

2015 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Por
2016 favor, pode falar. Eu li ali, que nós tínhamos proposto a retirada do Parágrafo
2017 Único porque a gente está se referindo ao Parágrafo Único do 14 e está
2018 entendendo que ele já responde ao que está escrito aí, então, por isso que nós...

2019

2020

2021 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Só um aparte, Zilda,
2022 isso foi até uma sugestão que a gente tinha feito antes, não é que se refere ao
2023 Parágrafo Único do 14, o Parágrafo Único daqui foi para 14, exatamente, esse que
2024 foi para lá porque lá que está tratando dos procedimentos e não aqui. É só uma
2025 questão de ajuste.

2026

2027

2028 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Só
2029 dar uma verificada pra todo mundo se sentir confortável com a proposta. Põe lá na
2030 tela, olha lá na tela, no 14 estamos falando dos procedimentos de ensaio de
2031 emissão, correto? E o parágrafo falava de medição da emissão amônia. Não é
2032 uma correção de conteúdo é só um reposicionamento do parágrafo no art. 14.
2033 Agora, o Luiz falou sobre isso ontem na hora que fez a apresentação, das
2034 alterações de...

2035

2036

2037 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Se tiver
2038 alguma mudança no texto a gente faz...

2039

2040

2041 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – A
2042 gente volta aqui depois. Tá bom? CNI, alguma sugestão a esse artigo
2043 especificamente? Ao 9º? Por favor.

2044

2045

2046 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – José César Pontes, CNI/Anfavea.
2047 Sugestão de uma nova redação do art. 9º. Pode copiar a primeira parte. A
2048 emissão de amônia por veículos equipados com sistema de redução... Está escrito
2049 isso. Deverá ser declarada pelos respectivos fabricantes 24 meses após
2050 procedimento a ser estabelecido por Norma Técnica ABNT, ou publicado pelo
2051 Ibama.

2052

2053

2054 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Nós
2055 vamos fazer uma correção depois nos textos aprovados para colocar a mesma
2056 expressão que nós colocamos na Resolução de Pesados a respeito de normas
2057 ABNT.

2058

2059

2060 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Desculpa. 24 meses após
2061 procedimento a ser estabelecido por norma técnica ABNT, ou publicado pelo
2062 Ibama. Está faltando a devida identificação da sugestão. Após procedimento a ser
2063 estabelecido.

2064

2065

2066 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – CNI,
2067 deixa eu só fazer uma correção, na Resolução de Pesados a gente acordou a
2068 seguinte expressão, quando a gente fala em procedimentos nacionais
2069 equivalentes por Instrução Normativa do Ibama, por Norma Técnica Brasileira por
2070 ele referenciada. Eu gostaria que a gente continuasse seguindo esse mesmo
2071 texto. E depois você coloca isso, Ruan, por favor. E a gente economiza debates
2072 desnecessários. Então, seria procedimentos...

2073

2074

2075 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Procedimento a ser estabelecido.
2076 Agora só precisa...

2077

2078

2079 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Por
2080 Instrução Normativa do Ibama, ou por Norma Técnica Brasileira por ele
2081 referenciada. É isso? Depois a gente faz a correção do outro. Tá bom? Abema?

2082

2083

2084 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Passar a
2085 palavra para o Rui.

2086

2087

2088 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Eu gostaria de solicitar um
2089 esclarecimento à Anfavea. Existe já um procedimento conhecido na Europa que
2090 está referenciado no Parágrafo Único do art. 14, que já é o método de análise de
2091 amônia, e eu queria entender por que vocês se sentem aptos a adotar essa
2092 metodologia sugerida nesse Parágrafo Único.

2093

2094

2095 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – José César Pontes, CNI/Anfavea.
2096 Esse procedimento que está referenciado na Norma de Pesados é um
2097 procedimento que ainda não foi aprovado na Europa e ele está sendo criado ou
2098 sendo melhorado para ser aplicado com o ciclo europeu da VLTP, e onde as
2099 condições de ensaios são bastante diferentes da nossa. Então, eu entendo que ao
2100 se determinar que o ciclo a ser usado é aquele conforme esse procedimento a
2101 gente teria que submeter o veículo a um ciclo da VLTP.

2102

2103

2104 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Só um esclarecimento à Anfavea, esse
2105 método se refere a veículos leves.

2106 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Sim, usando um ciclo que não é
2107 o ciclo prescrito para veículos leves no Brasil.

2108

2109

2110 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2111 Podemos seguir? Art. 10º: a partir da entrada em vigor da fase PROCONVE L8
2112 fica estabelecido o limite de emissão de amônia em 10 PPM com valor médio no
2113 ciclo de condução, com valor médio no ciclo de condução. Parágrafo Único: com
2114 base nos valores obtidos nos resultados da realização de ensaios exigidos no
2115 Parágrafo Único do art. 14 desta Resolução o Ibama poderá propor ao Conama
2116 alteração dos limites de emissão de amônia estabelecidos no caput desse artigo.
2117 Sugestões ao texto? CNI?

2118

2119

2120 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – José César Pontes, CNI/Anfavea.
2121 Na verdade o que a gente vai sugerir como nova redação do art. 10º é muito
2122 parecido com o que está escrito no Parágrafo Único. Então, vou ler o art. 10º
2123 proposto: com base nos valores declarados pelos fabricantes, conforme art. 9º, o
2124 Ibama poderá estabelecer limites, limite de emissão de amônia para veículos
2125 equipados com Sistema de Redução por Catálise Seletiva, SCR, a ser atendido na
2126 fase PROCONVE L8.

2127

2128

2129 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2130 Deixa fazer uma correção. Eu não posso colocar o Ibama para regulamentar uma
2131 coisa que está regulamentada por Resolução do Conama, ele não tem esse poder
2132 de fazer esse regulamento, ele tem o poder de propor esse regulamento. Eu
2133 inverteria a sua frase, como parágrafo ela me parece perfeita, agora, não iniciar
2134 em com base nos resultados de ensaios. É com base, até o parágrafo pode iniciar,
2135 mas o...

2136

2137

2138 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Então podemos começar a frase:
2139 o Ibama poderá propor ao Conama, e aí pode entrar com base...

2140

2141

2142 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Com
2143 base nos valores obtidos dos resultados e realização de ensaios.

2144

2145

2146 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Conforme art. 9º.

2147

2148

2149 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2150 Exigidos nessa Resolução. O Ibama poderá propor ao Conama alteração do limite
2151 de emissão de amônia. É isso? Estabelecido no caput. É isso?

2152 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Não. Poderá propor, né?
2153
2154
2155 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2156 Poderá propor, pois é, isso que eu falei.
2157
2158
2159 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Poderá propor o estabelecimento
2160 de um limite.
2161
2162
2163 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2164 Alteração, né? Tu não vai colocar o limite já na Resolução, vocês vão tirar o caput
2165 do art. 10º. Que tem o limite.
2166
2167
2168 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Exatamente
2169
2170
2171 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2172 Então tá, é a proposta da CNI é que no caput do art. 10º não tenha a definição do
2173 limite de amônia.
2174
2175
2176 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Exato. Em coerência ao que foi
2177 proposto no 9º. O estabelecimento do limite de amônia com base nos valores
2178 declarados pelos fabricantes, conforme o art. 9º.
2179
2180
2181 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2182 Concluiu? A CNI concluiu? Tá bom. Obrigada. Abema.
2183
2184
2185 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Passo para
2186 o Rui fazer uma sugestão de texto para o caput do art. 10.
2187
2188
2189 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Trata-se de um detalhamento, então, seria
2190 simplesmente a exclusão do final do artigo, excluir como valor médio no ciclo de
2191 condução. Simplesmente apagar isso, essa proposta.
2192
2193
2194 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Presidente,
2195 uma sugestão, se houver a possibilidade, como é uma melhoria de redação, se
2196 já pudesse ser a redação preta no sentido de ter menos opções para a reunião

2197 deliberativa e já tentar ir harmonizando caso os outros setores além da CNI, não
2198 vejo nenhum problema.

2199

2200

2201 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – A**
2202 CNI está propondo outra coisa, está propondo retirar isso.

2203

2204

2205 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Se os outros
2206 além da CNI, como é uma mudança pequena no texto original, mas senão não
2207 tem problema, era mais no sentido de facilitar já preparando para a reunião
2208 deliberativa para não ter muitas propostas alternativas. É só uma sugestão.

2209

2210

2211 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – A**
2212 CNI está propondo aí que seja retirada a emissão de amônia, eu não vejo como
2213 alinhar um coisa com a outra.

2214

2215

2216 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Não com a
2217 CNI, no texto preto como partiu do mesmo grupo, se os outros setores não
2218 vislumbrarem nenhum problema a gente faria alteração no texto original, que aí
2219 ficam duas propostas, senão a gente vai abrir 3, 4 propostas e fica mais difícil
2220 deliberar depois. Obrigada.

2221

2222

2223 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Tira
2224 ela direto na versão em preto, na original, depois de 10 PPM, ponto. E aí tira a
2225 proposta do Governo do Estado de São Paulo. Isso. Correto. Obrigada, André.
2226 Seguimos? Gilberto. Desculpa, Gilberto.

2227

2228

2229 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Eu gostaria
2230 de passar a palavra para o Márcio. Gilberto, Ibama.

2231

2232

2233 **O SR. MÁRCIO BERALDO VELOSO (Ibama) –** Márcio Beraldo, do Ibama. Assim,
2234 como já feito em outras oportunidades, eu acho que o que se pode fazer para
2235 essa proposição aí, unindo a própria proposta do texto inicial com a situação que a
2236 CNI apresenta, e para evitar outras situações em que fica confirmado o valor, ter
2237 que esperar uma reunião do Conama para encaminhar, passar por Câmara
2238 Técnica, passar por Plenário, então, a gente já teve outras situações em que a
2239 gente trabalhou da seguinte forma, você estabelece o limite e coloca a ser
2240 confirmado pelo Ibama. Então, o texto ficaria, a proposta que a Cetesb coloca, na
2241 minha opinião, onde é que está o texto ali que não estou vendo? O Ibama poderá,
2242 cor preta, aquele que a Cetesb... Sumiu. Porque seria a partir da entrada em vigor

2243 fica estabelecido o limite de, a ser confirmado pelo Ibama, porque se for esperar o
2244 Ibama apresentar para o Conama, pra estabelecer, isso mais uma vez... Então, a
2245 minha sugestão é essa. E já foi feito dessa forma em outras oportunidades.

2246

2247

2248 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2249 Adriana.

2250

2251

2252 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama) –** Fiquei com
2253 uma dúvida, Márcio, assim, na prática como que isso aconteceria? Porque se o
2254 Ibama não confirmar qual é o efeito...? O Ibama confirma como, entende? Eu
2255 queria um detalhamento um pouco maior da ideia.

2256

2257

2258 **O SR. MÁRCIO BERALDO VELOSO (Ibama) –** O Ibama emite para... Pode
2259 encaminhar para o Conama uma confirmação e encaminhar, assim como vai
2260 confirmar encaminhando um ofício, uma informação para as indústrias, confirma
2261 também para o Conama, com cópia para o Conama e apresenta numa primeira
2262 reunião a partir da confirmação de que já está valendo. Isso já aconteceu antes.

2263

2264

2265 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Já
2266 aconteceu antes?

2267

2268

2269 **O SR. MÁRCIO BERALDO VELOSO (Ibama) –** Já.

2270

2271

2272 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Vou continuar
2273 fazendo uso da palavra do Ibama aqui, o que acontece? A diferença que a CNI ela
2274 não quer que a Resolução estabeleça já a partir da publicação a média máxima de
2275 lista amônia em 10 PPM, prefere ter após o monitoramento a determinação
2276 posterior. Então, o Parágrafo Único era justamente, a gente estabelecer a média,
2277 a estratégia estabelece a média em 10, e em havendo qualquer alteração, pode
2278 ser para cima ou para baixo aí o Ibama vem ao Conama e propõe. Então, se caso
2279 a proposta original para gente ainda continua sendo a mais viável independente aí
2280 da justificativa que a CNI apresentou, porque senão... A CNI e Anfavea propôs ali,
2281 não é? A manutenção do texto original, e aí acabei não entendendo o motivo claro
2282 porque a Abema propôs a retirada do ciclo condução, mas a princípio casado isso
2283 ao Parágrafo Único para gente ainda é mais adequado.

2284

2285

2286 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Você
2287 quer algum esclarecimento da Abema sobre a retirada final do valor médio do ciclo
2288 de condução?

2289 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – André. Eu
2290 pedi um esclarecimento da retirada do texto da condução. Não ficou muito claro.

2291

2292

2293 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Final
2294 do texto do caput do art. 10º.

2295

2296

2297 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Marcelo,
2298 passo a palavra para o Marcelo Bales, da Cetesb.

2299

2300

2301 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Marcelo Bales, da Cetesb. A
2302 pergunta e por que foi suprimido o texto final?

2303

2304

2305 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – O
2306 Ibama quer um esclarecimento adicional sobre a supressão no final do caput.

2307

2308

2309 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – É porque no art. 10º a gente está
2310 tratando de limite, a continuidade do texto é procedimento que está tratado no
2311 capítulo específico de procedimento. Só complementando, a gente tem feito aqui
2312 algumas sugestões de logística baseados em todos os regulamentos de logística
2313 que dizem entre outras coisas que cada artigo ou parágrafo deve tratar de um
2314 assunto específico, de um único assunto. Então, evitar misturar, por exemplo,
2315 limite com procedimento. Então, se o artigo ou parágrafo é de limite é o que se
2316 trata, se é de parágrafo, se é de procedimento é o que se trata, para não ter
2317 dúvida, misturar limite com procedimento. É só, é simples assim.

2318

2319

2320 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2321 Desculpa, agora quem ficou confusa fui eu, porque para mim o art. 10º ele trata de
2322 limite, ele não trata de procedimento, e no momento em que ele fala em realização
2323 de ensaios ele fala por causa da alteração do limite no parágrafo. Então, eu não
2324 entendi a justificativa da Cetesb, a retirada do como valor médio no ciclo, não
2325 entendi.

2326

2327

2328 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Marcelo, Cetesb. A frase no ciclo
2329 de condução remete ao procedimento, que está sendo tratado em artigo
2330 específico de procedimento.

2331

2332

2333 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2334 Ibama está satisfeito com a resposta ou quer retornar o texto original do art. 10º?

2335 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Só para
2336 continuar nessa questão. Os procedimentos de ensaio de emissão começa a partir
2337 do art. 14, após o art. 14 não faço menção ao regulamento europeu para fins de
2338 medição da amônia. Então...

2339

2340

2341 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Estava no art. 9º, foi para o art. 14, a
2342 referência é o ECE Trans. 180/dd15, além de 1.

2343

2344

2345 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Você pode
2346 colocar o art. 14 na tela, por favor?

2347

2348

2349 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Parágrafo Único.

2350

2351

2352 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2353 Gilberto, está satisfeito com a resposta? Tá bom. O Borsari tinha me pedido a
2354 palavra, vou passar para ele, depois para a CNI e para a Anamma. Por favor,
2355 Borsari.

2356

2357

2358 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, Cetesb. Eu queria apenas
2359 justificar a importância de existir esse limite de 10 PPM na fase L8, é um questão
2360 de gestão de risco, a fase L7 estabelece que vai se começar a medir e reportar
2361 esses valores. Primeiro dizer, de onde provém amônia que vai ser medida em
2362 escapamento? Ela provém do uso da ureia, do Arla 32, que é usado no Sistema
2363 SR para abater o NOX. Então, é uma reação química que ocorre. E para garantir a
2364 ocorrência de uma reação química uma das facilidades que se pode abrir mão,
2365 que se pode lançar, é exagerar num reagente dessa reação química, no caso a
2366 ureia, para garantir que todo NOX esteja sendo reduzido. Caso não exista um
2367 vislumbre, um limite lá na frente, não há nenhuma referência, e eu vou usar esses
2368 valores do L7 para criar esse limite, eu posso estar exagerando nessa reação para
2369 garantir o abatimento do NOX, e não estou ligando para a amônia e está saindo
2370 de monte. E aí nesse levantamento vão ter valores muito elevados de amônia não
2371 porque existe referência do que eu vou limitar. Então, e essa referência de 10
2372 PPM ela é baseada no que existe para veículo pesado, como ela está na métrica
2373 de concentração ela é uma boa referência embora o veículo pesado e outro leve,
2374 a tecnologia de controle é a mesma e é uma boa referência.

2375

2376

2377 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Eu
2378 tenho inscritos a CNI e a Anamma e a Cetesb. CNI, por favor.

2379

2380

2381 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – José César Pontes, CNI/Anfavea.
2382 Com relação ao estabelecimento de um limite nesse momento para amônia é
2383 extremamente precoce, uma vez que o procedimento ainda não foi escrito. Então,
2384 saber se 10 PPMs é muito ou é pouco vai depender dos resultados que os
2385 fabricantes vão fornecer ao Ibama, conforme o art. 9º. Então, o caminho seria
2386 primeiro definir um procedimento, aplicado ao Brasil, em sequência os fabricantes
2387 declarariam os seus valores dos seus veículos e o Ibama definiria o limite. Mudar
2388 essa ordem aí sim eu acho que a gente cria um problema de definir um limite sem
2389 ter uma base no mínimo coerente como a forma como ele vai ser medido.

2390

2391

2392 **O SR. NÃO IDENTIFICADO** – Só completando também a sugestão da CNI com
2393 relação ao art. 10º, a gente também cancela ou exclui o artigo único, Parágrafo
2394 Único.

2395

2396

2397 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Tá
2398 bom. A proposta da CNI também é de exclusão do Parágrafo Único. Anamma.

2399

2400

2401 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, falando em
2402 nome da Anamma. É apenas a respeito daquele final da frase que foi retirado, eu
2403 tenho uma visão um pouco diferente, entendo que o Marcelo colocou que aqui
2404 está se tratando de limite, mas inclusive na linha que disse o Borsari, esse limite
2405 está colocado aqui como valor médio no ciclo. Então, é importante que seja
2406 mantido o limite com essa frase para garantir que não seja usado, por exemplo,
2407 como valor pico, não é uma questão do procedimento de medição, a questão é de
2408 qual o valor, o que são esses 10 PPM? O que a gente está considerando? É valor
2409 pico ou é valor médio? Não, estou considerando valor médio. Eu acho que mesmo
2410 que seja redundante eu acho que é importante manter essa colocação. O final.
2411 Porque são 10 PPMs como valor médio, não estou colocando um novo
2412 procedimento nem modificando o procedimento, só estou garantindo que esse
2413 limite que eu estou colocando é em relação à média, não é em relação a pico e
2414 não é em relação a mínimo, é apenas isso. Acho que é importante manter.

2415

2416

2417 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – A
2418 Cetesb tinha pedido a palavra. Imagino que seja para defesa da proposta?

2419

2420

2421 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Discordamos do
2422 entendimento da Anfavea quanto a emissão de amônia, porque a amônia ela não
2423 é um poluente decorrente de um processo de combustão, ela é um reagente que é
2424 injetado no cano de escapamento do veículo. E isso é controlado por um sistema
2425 eletrônico de controle. Então, se a indústria consegue produzir um veículo pesado
2426 que atende 10 PPMs como limite de emissão, é do nosso entendimento que um

2427 veículo leve de passageiro também tenha essa capacidade, porque o sistema de
2428 gerenciamento é igual ou até melhor que de um veículo pesado. Então, nós
2429 estamos entendendo aqui que nós estamos agindo pelo princípio da precaução e
2430 um limite ele se faz necessário justamente para evitar esses excesso de dosagem
2431 do regente no cano de escapamento. Vamos retirar a proposta? Só mais um
2432 minutinho, por favor. Retira a proposta? A gente retira a proposta de alteração do
2433 art. 10º.

2434

2435

2436 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2437 Então permanece com o texto com o valor médio no ciclo de condução. Volta o
2438 texto. Como valor médio no ciclo de condução. Ibama.

2439

2440

2441 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Como houve
2442 aquela mudança, aquela passagem do Parágrafo Único, do art. 9º lá para a parte
2443 de ensaios, de procedimentos de ensaios, eu sugeriria não colocar aquilo como
2444 um parágrafo do art. 14, mas como parágrafo próprio e aí eu faria a referência aí
2445 do valor médio do ciclo de condução conforme ensaio do artigo tal, do novo artigo,
2446 porque senão, da forma como a gente tinha estruturado logicamente o texto, ficou
2447 confuso, passando para lá e perdendo a referência. Então... Não, pode até manter
2448 o artigo lá, Marília, e como artigo novo e referenciado aí no art. 10º. Então, é uma
2449 proposta.

2450

2451

2452 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Nós
2453 não vamos mexer no 14 agora.

2454

2455

2456 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Mas aí não é
2457 um Parágrafo Único.

2458

2459

2460 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2461 Então, a tua proposta é transformar...

2462

2463

2464 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Que seja um
2465 artigo próprio e aí eu referencio isso no art. 10.

2466

2467

2468 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Tá
2469 bom. E nesse art. 10] tu não mexe em nada. Tá bom. Não, mas colocaria
2470 conforme artigo... Acrescentaria o caput do art. 10 conforme metodologia do art.
2471 XX. É isso? Então cola e faz uma proposta do Ibama ali em relação ao 10.
2472 Conforme art. XX, e aí coloca entre parênteses, Parágrafo Único do art. 14, antigo

2473 Parágrafo Único do art. 14, transformado em novo artigo, 14A, bota 14A, depois a
2474 gente corrige isso, tá? Deu? Vamos? CNI, é sobre esse art. 10º?

2475

2476

2477 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Exatamente. José César Pontes,
2478 CNI/Anfavea. Somente para esclarecer aos Conselheiros como que a medição
2479 dos veículo leves é diferente da medição dos veículos do ciclo pesado. No ciclo
2480 pesado somente o motor ensaiado e os limites são estabelecidos numa unidade
2481 que é grama por quilowatts/hora, ou seja, independe de quanto que o veículo
2482 anda, ao passo que nos veículo leves as emissões são em grama por quilômetro.
2483 Então, só por aí já fica claro que a forma de medição ela é completamente distinta,
2484 num caso e do outro. Então, se para os veículos leves, desculpe, para os veículos
2485 pesados o procedimento já está definido, não é a mesma realidade para os
2486 veículos leves. Só esse esclarecimento.

2487

2488

2489 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Zilda,
2490 complementando aqui, a nossa experiência de muitos anos no Conama, eu acho
2491 uma questão muito temerária você colocar padrão para algo que não é medido e
2492 não é conhecido, porque uma outra categoria atinge, que eu acho que é, eu acho
2493 que os Conselheiros têm que levar isso em consideração quando for deliberar
2494 sobre esse tema porque na minha visão é irresponsabilidade se determinar padrão
2495 de algo que você não conhece de fato, não mediu. Então, essa é uma questão
2496 que tem que ser colocada na mesa para reflexão dos meus colegas Conselheiros,
2497 a gente já debateu muitas vezes aqui coisas que “eu tenho essa informação”,
2498 qual? Aqui foi colocado a questão da emissão dos valores para veículos pesados
2499 não é compatível com veículos leves, nós vamos debater sobre esse tema de
2500 novo, mas reflitam sobre colocar um valor, se não for, como vai ficar a situação?
2501 Pode ser, os colegas da Cetesb podem estar com a razão, mas se não estiver,
2502 nós não temos esses dados. Era só esse ponto para reflexão.

2503

2504

2505 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2506 **Abema.**

2507

2508

2509 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Passar a
2510 palavra para o Rui.

2511

2512

2513 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Limite de emissão de amônia
2514 para veículos pesados não é em grama por quilowatt/hora, é em PPM. Assim
2515 como nós estamos propondo esse mesmo limite para os veículos leves de
2516 passageiro, e torno a dizer que a amônia ela está sobre controle do sistema de
2517 dosagem do Arla 32 que é o reagente de conversão.

2518

2519 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2520 Vamos passar para o próximo? 11º. Há uma sugestão, deixa lá no título da
2521 sessão, nós acrescentamos aí dos limites máximos e da medição da emissão
2522 evaporativa de abastecimento. Correto? 11º: Fica estabelecido para a fase
2523 PROCONVE L7 o limite máximo de emissão de combustível evaporado em 0,5
2524 grama, ou seja, meio grama por ensaio, que será realizado em um período
2525 contínuo de 48 horas. Parágrafos: o método de ensaio para verificação da
2526 emissão e evaporativa é definido no art. 15 desta Resolução. § 2º: fabricante ou
2527 importador poderá adotar o conceito de família evaporativa segundo os critérios a
2528 serem estabelecidos em Instrução Normativa a serem emitida pelo Ibama. Ser
2529 publicada pelo Ibama, o Ibama não emite, está errado ali o texto. O respiro do
2530 sistema de alimentação de combustível dos veículos deve ser unicamente através
2531 do Canister, sendo permitido o empregos de válvula de segurança. § 4º: a pressão
2532 de alívio da válvula de segurança deve ser informada no processo de
2533 homologação. § 5º: o Sistema OBD deve registrar os valores de pressão de todo o
2534 sistema de controle de emissão evaporativa. Eu registrei CNI, Abema e Anamma
2535 que pediram a palavra. CNI. Eu corrigiria só no parágrafo, depois eu corrijo o
2536 através e por meio de, e o emitida é publicada. Só correção de redação. O § 3º
2537 através unicamente por meio de Canister, ao invés de através. CNI, por favor.

2538

2539

2540 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** Nossa sugestão para o art. 11º,
2541 11, fica, pode copiar o parágrafo inteiro que a gente só vai mudar...

2542

2543

2544 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** O
2545 caput do parágrafo?

2546

2547

2548 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** O Caput do parágrafo. Do artigo.
2549 Isso.

2550

2551

2552 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** 11º.

2553

2554

2555 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** Fica estabelecido a partir da fase
2556 PROCONVE L7 o limite máximo de emissão evaporativa de combustível de duas
2557 gramas, dois gramas por ensaio, que será realizado em um período contínuo de
2558 24 horas.

2559

2560

2561 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Essa
2562 alteração é só no percentual então? Ao invés de meio grama, dois gramas.

2563

2564

2565 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – E o período de 24 horas.

2566

2567

2568 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Aqui
2569 dois gramas e o período é de 24 horas. Dois gramas... Não, não é 0,2. É 2. É 2. 2
2570 gramas por período de 24 horas. Alguma alteração nos parágrafos?

2571

2572

2573 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Sim. No § 5º a sugestão excluir o
2574 § 5º e adicionar um novo artigo antes do 12º.

2575

2576

2577 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2578 Sugestão de retirada do § 5º, por parte da CNI. Você coloca o novo parágrafo, eu
2579 acho que no momento que a gente chegar lá para não dá confusão. Tá? Eu tenho
2580 inscritos Abema e Anamma.

2581

2582

2583 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Passar a
2584 palavra Rui.

2585

2586

2587 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2588 Exclusão do § 5º. CNI tem proposta de exclusão do § 5º. Abema.

2589

2590

2591 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Nós propomos no art. 11
2592 eliminar o finalzinho do artigo pelas mesmas razões do parágrafo anterior que está
2593 se referenciando aí ao método, quando a gente fala por um período contínuo de
2594 48 horas aí já é método. Então, seria exclusão desse que será realizado em um
2595 período contínuo de 48 horas, porque ele já está referenciado no art. 15. Então, é
2596 simplesmente uma questão de ordem. E mantemos a nossa proposta de meia
2597 grama num período de 48 horas, tendo em vista que hoje um veículo no ensaio de
2598 2 horas, em fase fria e fase quente, ele está emitindo da ordem de grandeza de
2599 0,2 gramas por teste. Então, nós entendemos que um ensaio limite de 2 gramas
2600 em 24 horas é da mesma forma como ocorre com escapamento, os ganhos
2601 ambientais não seriam percebidos. Se houver.

2602

2603

2604 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
2605 Entendi que a Cetesb está propondo retirada do final porque está no art. 15?

2606

2607

2608 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – A definição do período do teste está
2609 referenciado no art. 15. É parte do procedimento.

2610

2611 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2612 Textualmente não está referenciado, está referenciado dentro da metodologia,
2613 Rui. Rui, você está dizendo que ela está implícita dentro da citação do método. É
2614 isso? ela não está explícita com 48 horas. É isso.

2615

2616

2617 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Só um minuto aqui que preciso consultar
2618 os universitários.

2619

2620

2621 **O SR. NÃO IDENTIFICADO –** Zilda, posso colaborar com essa discussão?

2622

2623

2624 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** A resposta é positiva, o método já incluiu
2625 48 horas.

2626

2627

2628 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2629 Então tá, só para eu entender melhor, está ótimo. Então, fica essa proposta da
2630 Cetesb. Desligou o ar-condicionado. Anamma.

2631

2632

2633 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Fábio, falando em
2634 nome da Anamma. Bom, tenho algumas considerações, vou começar por essa da
2635 Cetesb, da mesma forma como a outra intervenção que eu fiz, eu acho importante
2636 manter aqui o período contínuo de 48 horas. Por que? Primeiro pelo mesmo
2637 motivo que eu citei antes...

2638

2639

2640 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2641 Vamos fazer um pouquinho de silêncio na sala, gente, eu não estou escutando o
2642 Fábio falar.

2643

2644

2645 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Primeiro pelo
2646 mesmo motivo que eu citei antes, esse valor, esse limite de meio grama e válido
2647 para o 48. No procedimento americano que é citado tem 48 horas e tem 72 horas
2648 também, então, aqui a gente está dizendo, eu estou me referindo a este teste, não
2649 a qualquer outro que esteja dentro do procedimento. Então, acho que é importante
2650 manter aquilo ali. E depois eu sugeriria uma alteração, é apenas uma alteração de
2651 redação no caput do art. 11, para ficar mais claro, eu vou ler aqui e depois se
2652 vocês acharem que é melhor colocar como sugestão à Anamma a gente coloca.
2653 Então, inclui no texto: fica estabelecido a partir da fase PROCONVE L7 limite
2654 máximo de emissão de combustível evaporado de veículos equipados com
2655 motores com ignição por centelha. Porque esse limite não vale para diesel, é só
2656 para veículo a gasolina ou flex, que são os com ignição com centelha, com faísca.

2657 Então, eu acho que essa inclusão é importante, mas é só uma correção de
2658 português, não sei como você quer incluir isso ou pôr como sugestão. Ou veículos
2659 a álcool e gasolina, veículos a gasolina ou flex, pode ser também, para ficar mais
2660 simples. Se concordarem pode incluir no texto.

2661

2662

2663 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2664 Podia repetir, Fábio, por gentileza.

2665

2666

2667 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Fica estabelecido a
2668 partir da fase PROCONVE L7 o limite máximo de emissão de combustível
2669 evaporado, dos veículos a gasolina ou flex em meio grama...

2670

2671

2672 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** O é o
2673 que está.

2674

2675

2676 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Em meio grama por
2677 dia de ensaio.

2678

2679

2680 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Meio
2681 grama por dia de ensaio. Por dia de ensaio. É isso?

2682

2683

2684 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Isso. Aí está
2685 perfeito, depois eu tenho uma outra sugestão no § 5º.

2686

2687

2688 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** O
2689 resto fica, não fica? O resto fica. Só corrige aqui evaporados dos. Isso. Agora um
2690 § 5º.

2691

2692

2693 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** § 5º, no final dele eu
2694 terminaria com controle de emissão evaporativa, assim como os eventos de alívio
2695 de pressão, assim como no final, depois de evaporativa, assim como os eventos
2696 de alívio de pressão, vírgula, que deverão ser disponibilizados pelo sistema OBD,
2697 independentemente. OBD independentemente do uso de equipamentos
2698 disponíveis apenas no fabricante, de equipamentos disponíveis apenas no
2699 fabricante, ou de uma senha. Eu queria justificar essa inclusão pelo seguinte, o
2700 sistema de controle a ele ainda é permitido eventualmente se tiver uma sobre
2701 pressão liberar isso para a atmosfera em algumas situações, se tiver uma situação
2702 que realmente isso poderia afetar a segurança ele pode liberar, só que eu preciso

2703 monitorar isso, eu preciso ver como isso está acontecendo, quando que ocorrem
2704 esses alívios de pressão, porque isso na média poderia em tese aumentar a
2705 emissão do veículo. Então, é preciso que isso seja monitorado e que os dados
2706 sejam disponibilizados caso haja a necessidade de lê-los, de conhecê-los. Apenas
2707 isso. Essa é a redação que está no CFR, inclusive, só garantir aqui.

2708

2709

2710 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Isso
2711 está onde?

2712

2713

2714 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** No *The Code of*
2715 *Federal Regulations*, dos Estados Unidos, CFR.

2716

2717

2718 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** CNI passa a
2719 palavra a à Anfavea.

2720

2721

2722 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) –** Henry, Anfavea/CNI. Eu queria
2723 fazer um comentário para talvez esclarecer um pouco mais os Conselheiros a
2724 respeito da brutal diferença que existe entre o teste atual de 2 de duração para os
2725 testes que estão sendo propostos aqui de 24 ou 48 horas. O atual teste de
2726 emissão evaporativas ele é feito numa câmara chamada Câmara Ched, que é
2727 uma câmara simples, esse Ched é abreviatura em inglês de um termo que quer
2728 dizer equipamento de câmara de valor selado, de controle selado, e na realidade
2729 esse teste hoje é feito com aquecimento externo do tanque de combustível com
2730 uma manta elétrica que é colocada embaixo do tanque, fazendo um aquecimento
2731 do tanque, abastecido com metade de seu volume disponível e o teste é feito
2732 primeiro uma hora com o veículo colocado dentro dessa câmara, onde é feito,
2733 então, esse aquecimento, retira-se o veículo, vai para o dinamômetro, joga o teste
2734 no dinamômetro, faz o teste de emissões, aquece o motor, aquece tudo, e aí o
2735 veículo volta para a câmara, fecha a câmara e mede durante mais uma hora. E o
2736 resultado do teste é a soma da quantidade de hidrocarbonetos evaporados na
2737 primeira uma hora e com a segunda uma hora. A câmara em si é uma câmara
2738 bem simples, ela é fechada, tem um volume conhecido, mas ela é somente
2739 fechada e se faz uma amostragem do valor, do quanto evaporou dentro dessa
2740 câmara. Há novo procedimento que está sendo colocado aqui, a câmara é uma
2741 câmara bem mais sofisticada, ela tem dispositivos que fazem com que a pressão
2742 interna da câmara e o volume interno da Câmara se altere, de modo a não inibir
2743 nenhuma evaporação de combustível, ou seja, na Câmara antiga à medida que
2744 evaporava combustível e aumentava a pressão dentro da Câmara, e a
2745 consequência é que diminui a evaporação. O que não ocorre, na realidade, com
2746 veículo em campo porque no campo não tem nenhuma câmara fechada em volta
2747 do veículo inibindo a evaporação. A nova câmara simula exatamente isso, ela
2748 permite que o volume da câmara se altere de tal modo a não impor nenhuma

2749 restrição ao vapor evaporado, ou seja, a evaporação ocorre nas mesmas
2750 condições que ocorrem na rua, e principalmente o aquecimento não é mais o
2751 aquecimento somente do tanque através de uma manta elétrica, é o aquecimento
2752 através do ar da câmara, onde que há uma circulação do ar dentro da câmara
2753 aquecendo o veículo e o aquecimento ocorre não somente mais no tanque, mas
2754 de todo o veículo, o que significa aquecer não somente o tanque, mas todas a
2755 mangueiras, tudo que estiver dentro do veículo vai aquecer também simulando o
2756 veículo quando ele está na situação de insolação na rua, sendo aquecido pelo sol.
2757 Ou seja, nós passamos de um método de medição bem mais antigo, bem mais
2758 rústico, uma coisa bem estacionária, que na realidade não simulava totalmente a
2759 condição do veículo em campo para uma condição muito mais robusta, muito mais
2760 próxima da realidade, e muito mais severa do ponto de vista de avaliar o quanto
2761 está evaporando. Me desculpe ter me estendido, mas isso para dizer que não dá
2762 para tomar como referência nenhum valor hoje emitido pelos veículos no teste
2763 Ched como indicativo se os veículos já estão próximos a atender aquilo que vai
2764 acontecer pelo novo procedimento. Por outro lado, os valores aqui colocados
2765 como sendo típicos dos veículos atuais, na realidade não condizem com os
2766 valores que nós temos anotados aqui nas homologações, mas mesmo que fosse,
2767 ainda assim a diferença é brutal de um procedimento para o outro. Daí a nossa
2768 preocupação em colocarmos, para atendermos esses novos limites, esses novos
2769 procedimentos, a mudança no veículo vai ser bem radical, desde tanques de
2770 combustível que passarão a ser, não pode ser mais de material plástico simples,
2771 passarão a ser de materiais plásticos de multicamadas, até todas as linhas de
2772 combustível de veículos terão que ser substituídas, toda a parte de controle de
2773 vazão de combustível terá que ser modificada. Ou seja, nós passaremos a ter um
2774 veículo muito mais robusto do ponto de vista do controle da emissão. Como a
2775 mudança vai ser muito significativa de um passo para outro, e além disso nós
2776 vamos ter que fazer investimentos em laboratórios para aquisição dessas novas
2777 câmaras, essas câmaras para serem trazidas e montadas no Brasil vai demandar
2778 algum tempo, haverá necessidade de treinamento de pessoal, ou seja, nós vamos
2779 ter um tempo bastante longo somente para começarmos a ter os equipamentos
2780 para isso, e a partir daí que nós vamos começar a desenvolver o veículo para
2781 poder atender os novos limites. Então, nesse sentido é que foi colocado pela
2782 Anfavea a sugestão de que nós começemos com os ensaios de 24 horas, eles já
2783 vão trazer uma brutal diferença com relação ao que era hoje estabelecido, que
2784 daria também o primeiro passo no sentido de começar a desenvolvermos os
2785 materiais para essa condição. Com relação ao limite que estava colocado aqui
2786 esse limite para um primeiro momento, para um ensaio de um único dia, ele é um
2787 limite muito restritivo, a gente tem a ideia de que isso vai ser um fator muito
2788 grande e inibição e vai atrapalhar bastante o desenvolvimento. Então, a proposta
2789 da Anfavea, tentando tornar a coisa mais coerente, seria começar esses testes
2790 com esse novo procedimento em 24 horas e passarmos para um procedimento de
2791 48 horas para outra fase. Essa a razão que nós colocamos os números e os
2792 valores que estão aqui. Só queria justificado e esclarecer. Obrigado.
2793
2794

2795 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Agora a
2796 CNI/Abiquim queria fazer um aparte nesse momento.

2797

2798

2799 **O SR. HERNANDO MACEDO FARIA (Abiquim/CNI)** – Hernando Faria, Abiquim,
2800 via CNI. Bom, a maior parte das coisas que o Henry acabou de falar é verdade,
2801 ele explicou bem a questão de funcionamento da Ched, mas ele não explicou que
2802 no Brasil já tem uma Ched dessa, essa Ched fica na empresa Del Fay, em
2803 Piracicaba, onde nós fizemos um teste com um carro nacional, alugamos um
2804 carro, fizemos esse mesmo teste, 24 horas 2 gramas, resultado o carro já passa.
2805 Então, o mais importante seria evolução tecnológica para prever as evaporações,
2806 porque esse teste vai ser inócuo, 12 horas a mais, hoje é 2 horas, você esquenta
2807 um carro uma hora, resfria uma hora, mede o limite, vai ser 12 vezes maior o
2808 ensaio, mas o carro já passa nesse ensaio. Essa é a questão fundamental, a
2809 gente vai entrar daqui há pouco na parte de reabastecimento que vai ser mais
2810 polêmico, tem um impacto muito maior, mas esse teste 24 horas, 2 gramas
2811 totalmente inócuo. Totalmente. Testado, tem os resultados, quem quiser ver tem o
2812 resultado dos testes na Del Fay. A proposta é manter a proposta original do
2813 Governo. A proposta de Abiquim/CNI.

2814

2815

2816 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.
2817 Temos a inscrição do Borsari, da Cetesb e Anamma. Pode ser na sequência,
2818 Fábio? Ok. Zilda, Cetesb e depois Anamma, ordem de inscrição.

2819

2820

2821 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, Cetesb. Só esclarecendo o que
2822 significa meio grama e um ensaio de 48 horas. Então, esse limite de meio grama é
2823 a cada 24 horas do ensaio, então, lá no procedimento americano você pode fazer
2824 48 horas ou 72 horas e é meio grama em cada período de 24 horas, vai se
2825 monitorando, passou de meio grama esse ensaio... Não passou no ensaio. Então,
2826 a sugestão é que se coloque essa informação no art. 15, que é de procedimento,
2827 já está citado o procedimento americano, mas se coloque o item específico, vai ter
2828 que fazer uma pesquisa aí desse procedimento que estabelece o 48 horas.

2829

2830

2831 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Anamma.

2832

2833

2834 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, falando em
2835 nome da Anamma, gostaria de passar a palavra ao Gabriel a esse respeito.

2836

2837

2838 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Gabriel Branco. Eu
2839 queria apenas completar um pouco o que o Hernando falou e contestar um pouco
2840 o que o Henry falou. O teste de 24 horas ou de 48 horas, ou de 72 horas, todos

2841 eles partem desse princípio de colocar o veículo numa Ched e aquecer o ambiente
2842 inteiro simulando uma variação de temperatura diurna, todo dia a temperatura
2843 ambiente varia aí uns 15º graus, para cima e para baixo, de noite é frio, de dia é
2844 quente e tal. Então, essa é a simulação. E realmente é um teste muito mais
2845 robusto do que o outro que simula um aquecimento só do tanque e um
2846 resfriamento do carro depois que sai de um rodagem no dinamômetro. O que se
2847 mediu com o veículo, eu vou até citar, um veículo que a gente alugou, o Hernando
2848 alugou, a gente levou na Del Fay, era um Gol 2016 e ele passou no teste de duas
2849 horas com uma emissão de 0,13 gramas por teste, na soma, soma das 2 horas. O
2850 limite do Conama hoje é um e meio grama, mas ele já está com 0,15, 0,13, por aí.
2851 Nós fizemos um teste de 24 horas repetidas vezes, no primeiro dia ele deu 1,7
2852 gramas, portanto passa no teste de 24 horas sem grandes problemas. No
2853 segundo dia ele já não resistiu, deu 4 gramas. E no terceiro dia foi 11 gramas.
2854 Então, o objetivo de trazer a metodologia americana é para dá robustez ao teste
2855 de 'multidês', marcado aí por um limite de meio grama ou de 0,6, alguma coisa em
2856 torno disso, na América do Norte varia entre meio e 0,6. Não 2 gramas como é na
2857 Europa, porque 2 não muda nada, vai dar trabalho, mas não vai mudar o resultado
2858 veículos que nós temos. Então, 48 horas é importante, o procedimento americano
2859 é importante para que esses testes sejam compatíveis com o teste de emissão de
2860 escapamento e seja comprovada que a emissão evaporativa ocorre ao mesmo
2861 tempo, em que a conformidade da evaporativa ocorre ao mesmo tempo da
2862 conformidade da emissão de escapamento. Então, essa união é absolutamente
2863 necessária, a unicidade dos procedimentos. O limite de meio é importante porque
2864 é ele que vai levar a uma evolução do veículo, e isso vai dar uma diferença média
2865 nos números de hoje de 120 miligramas por quilômetro, equivalente a 120
2866 miligramas por quilômetro, que é muito mais do que a gente vai discutir no
2867 escapamento daqui há pouco. Esse é o comentário que eu queria fazer desse
2868 item.

2869

2870

2871 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2872 Obrigada, Anamma. Tenho inscrita a Zuleika. E a CNI.

2873

2874

2875 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac) –** Obrigada Zilda. Queria pedir a
2876 opinião do ICCT, da Carmen, por favor.

2877

2878

2879 **A SRª. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT) –** Carmen, ICCT. Nós
2880 tínhamos visto na proposta original que a questão evaporativa nos veículos leves
2881 era uma das questões mais importantes justamente por esse ponto que o Gabriel
2882 colocou, é o problema que nós temos, é o maior problema nas emissões. A
2883 emissão evaporativa é superior à de escapamento e a de abastecimento nós
2884 vamos ver aqui também. Então, é um problema que a exigência que está sendo
2885 colocada já é colocada, então já foi resolvida fora, é o que também a gente traz
2886 como organização internacional. Então, já existe tecnologia para equacionar, e o

2887 problema nosso do ar também é muito impactante. Então, a gente não pode nunca
2888 esquecer quando discutir em termos de dificuldade o que é que a gente quer
2889 resolver, no caso de leve estamos falando evaporativa como um dos principais
2890 problemas que a gente tem.

2891

2892

2893 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – CNI.**

2894

2895

2896 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) – Henry, Anfavea/CNI.** Bem, a
2897 gente não está negando nenhuma questão relativa a passar por teste com a Ched
2898 nova, isso eu quero deixar bem claro, tudo o que nós colocamos aqui foi no
2899 sentido de tornar isso compatível para que a gente possa fazer as alterações
2900 necessárias, com prazos necessários, de tal modo que a gente consiga manter o
2901 ritmo adequado para todo o desenvolvimento, porque nós vamos ter que
2902 desenvolver fornecedores, vamos ter que desenvolver uma série de coisas. O
2903 teste feito, aliás, eu queria colocar para o colega da Abiquim que não existe
2904 somente uma câmara dessa no Brasil, já existe algumas, mas isso não significa
2905 que todos os fabricantes têm e nem que têm em volume suficiente para fazer todo
2906 o trabalho de desenvolvimento, que alguns veículos nacionais já tem o tanque
2907 multilayer, e com isso tem já um nível de emissões mais reduzido, é verdade,
2908 também tem, mas também não significa que todos os veículos nacionais tenham
2909 tanque multilayer e que isso seja a maioria do que está no mercado. Então, a
2910 gente pegar algum valor, algum teste para poder fazer isso no representativo que
2911 o setor já estaria em um determinado nível, é que a gente está colocando que não
2912 é verdade e isso vai demandar algum tempo para que isso possa ser feito, nós
2913 não estamos nos negando a partir para um teste de 24, um teste com câmara
2914 mais adequada, isso nós não estamos negando. Não é somente a questão de
2915 teste, isso vai requerer também mudanças na calibração do motor, o sistema que
2916 vai ter que ser alterado, com isso vai alterar toda a parte de calibração do sistema
2917 de injeção, vai ter que fazer alterações outras no próprio funcionamento para até
2918 combinar isso, fazer com que o sistema evaporativo ele não é independente do
2919 gás de escapamento, o gás de escapamento é consequência também do controle
2920 das emissões evaporativas. Então, todo esse conjunto tem que funcionar
2921 harmonicamente. Então, em função disso que nós colocamos a necessidade de
2922 que haja, seja dado o tempo e que nesse primeiro momento, porque nós, não sei
2923 se os senhores perceberam, mas foi falado nós vamos fazer testes de emissões
2924 evaporativas com gasolina e etanol, ou seja, é o dobro do volume de teste que um
2925 americano tem que fazer. Nós estamos falando em fazer testes de 48 horas, cada
2926 teste vai demorar o dobro do teste que nós estávamos pensando em fazer, ou que
2927 fazemos hoje. Nós temos uma fase que é, não se engane que nós somos tão
2928 maravilhosos como indústria e temos uma engenharia tão maravilhosa que a
2929 gente desenvolve e dá certo na primeira vez. Nós vamos ter que fazer trabalho e
2930 fazer trabalho de desenvolvimento, desenvolver fornecedores, isso demanda
2931 tempo. Todas as colocações feitas aqui foram no sentido de que se dê o tempo
2932 adequado para que isso possa ser feito com a segurança necessária, que isso

2933 tenha... E isso vai passar também a ter durabilidade de 160.000 quilômetros, que
2934 também é o dobro da durabilidade atual. Tudo isso tem que ser considerado. Se
2935 hoje nós temos um problema ambiental urgente, que precisamos atacar,
2936 infelizmente eu não consigo fazer teste de 24 em 1 hora, eu não consigo reduzir
2937 tempo de desenvolvimento a ponto de eu conseguir colocar um produto no dia
2938 seguinte na rua. A gente compreende tanto que estamos aqui tentando discutir
2939 porque compreendemos bastante a questão ambiental e estamos trabalhando
2940 nesse sentido, só que nós temos que trabalhar isso dentro do prazo e das
2941 condições necessárias para que isso possa ser feito de um modo adequado como
2942 sempre aconteceu no PROCONVE. Obrigado.

2943
2944

2945 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
2946 Obrigada. Tenho Anamma inscrita novamente.

2947
2948

2949 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Fábio, falando em
2950 nome da Anamma. Apenas dois pontos que eu gostaria de ressaltar. O primeiro é
2951 curtinho, o carro que a gente utilizou no ensaio não tinha tanque multilayer, tem
2952 um tanque monolayer, até onde eu sei era um veículo econômico, não
2953 necessariamente um tanque multilayer. Agora, outra coisa, em relação a... Você
2954 disse que vai ter que fazer calibração e etc., nós estamos entrando com a fase L7
2955 para escapamento integralmente de uma vez em 2021, 2022, dependendo do
2956 resultado da votação. Uma vez que vai ser feita essa calibração para início da fase
2957 L7 ela pode também fazer a calibração da purga, enfim, vai mexer no veículo,
2958 mexe para tudo, não mexe só para uma coisa, para depois mexer para outra. Eu
2959 acho que não vejo motivo para isso. E você já, aquilo que o Gabriel falou, é
2960 importante você já vincular o teste de escapamento com o tes de evaporativa,
2961 como ele vai ser, já mantém o mesmo procedimento. Eu acho que o recado
2962 principal era esse.

2963
2964

2965 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Rui, Cetesb. Para compensar essas
2966 dificuldades que o Henry acabou de elencar, foi criado o conceito de família
2967 evaporativa onde você garupa veículo por níveis de emissão de maneira que você
2968 consegue desenvolver de maneira simultânea diversos modelos similares entre si.

2969
2970

2971 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Bom,
2972 estão colocadas as posições, eu gostaria de avançar. Eu acho que já temos as
2973 colocações a respeito dos artigos, para ver que se a gente consegue avançar um
2974 pouco mais até a hora do almoço, nós ainda não estamos votando a matéria,
2975 lembro aos senhores.

2976
2977

2978 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Dra. Zilda,
2979 Wanderley, CNI. Nós paramos que horário hoje?

2980

2981

2982 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Vou
2983 tentar parar agora 13h00, por isso que eu estou querendo suspender pelo menos
2984 para acabar essa sessão. O art. 12, ainda tem o art. 12 com 3 parágrafos.

2985

2986

2987 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Eduardo, quer
2988 falar rapidamente. Eduardo, por favor.

2989

2990

2991 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Myiashita,
2992 CNI/Anfavea. Eu queria só fazer a justificativa da nossa proposta de exclusão do §
2993 5º, que passou meio batido aqui. Sobre o registro dos valores de pressão pelo
2994 Sistema de OBD, isso daí está quebrando uma tradição do PROCONVE e do
2995 OBD-BR, que nunca foi legislado o OBD nas fases do PROCONVE. O OBD-BR
2996 ele sempre é discutido longamente com toda a sociedade, e principalmente
2997 através da AEA, debatendo a necessidade do que vai ser o OBD e quais os
2998 requisitos técnicos. Eu acho que é inadequado a gente colocar um requisito de
2999 OBD sem discussão nesses mesmos meios da AEA com a sociedade, colocar um
3000 requisito aqui de supetão dentro da nova fase do PROCONVE, porque esse
3001 registro de pressão no sistema de evaporativa só faz sentido dentro de um monitor
3002 de evaporativa de OBD, e aqui essa própria Resolução já está propondo um prazo
3003 longo para discussão dos novos requisitos de OBD-BR III. Então, é inadequado
3004 colocar aqui um requisito de OBD separado nesse artigo. Fora do contexto da
3005 discussão do OBD-BR III que vai ter um prazo para ser discutido. E assim, nem se
3006 sabe, sem essas discussões nem se sabe se vai ser adequado para o Brasil
3007 colocar um monitor de evaporativas, que é uma coisa que só os Estados Unidos
3008 tem até hoje, a China está começando a implementar. Se não for colocado nas
3009 discussões de OBD, se for decidido que não vai ter o monitor de evaporativas, não
3010 faz sentido ter esse registro de valores de pressão de sistema de controle porque
3011 se a leitura de pressões do sistema de evaporativas é fora de um contexto de um
3012 monitor de evaporativas não faz sentido, poderia ser feito em um momento
3013 aleatório qualquer que a medição de pressão não vai fazer sentido. O próprio
3014 monitor de evaporativas ele tem momentos certos, procedimentos certos para
3015 fazer a leitura do sistema de pressões, tem todo um procedimento de fechamento
3016 de válvula de ventilação do Canister, e aí durante um determinado período se
3017 mede a pressão antes, se mede a pressão depois para ver se com isso se
3018 detectam variações de pressões que possam indicar algum vazamento. Sem o
3019 monitor de evaporativas que faça o controle disso, uma leitura como se propõe aí
3020 que seria alguma coisa a ser lida num procedimento de inspeção e manutenção
3021 simplesmente pode fazer com que sejam reprovados carros que estão em perfeito
3022 estado, porque um inspetor pode conectar o equipamento e falar: nesse momento
3023 eu acho que deveria estar como pressão positiva ou opressão negativa. E não é

3024 assim que funciona o monitor de evaporativas, não é a qualquer momento que se
3025 pode ler e constatar. Ah, então, o seu carro nesse momento não está positivo ou
3026 não está negativo, então, ele tem um vazamento e você precisa consertar o carro,
3027 não posso permitir seu licenciamento. Não é assim que funciona o monitor de
3028 evaporativas. Então, acho que assim, é uma coisa que tem que ser discutida muito
3029 mais profundamente a necessidade de ter um monitor de evaporativas ou não, e
3030 se for decidido que vai ter, então, os requisitos devem ser colocados dentro
3031 daquilo que for normatizar o OBD-BR III, e não aqui como um parágrafo ou um
3032 artigo da fase do PROCONVE.

3033

3034

3035 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** A
3036 gente está colocando, no art. 18 em diante tem uma sessão só sobre OBD e ela
3037 sse remete a uma regulamentação que o Ibama vai fazer a partir da publicação
3038 dessa Resolução. Então, já tem isso.

3039

3040

3041 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI) –** Exato. Esse é o
3042 momento adequado de discutir se vai entrar um requisito desses ou não. Não
3043 deveria ser colocado como um parágrafo perdido aqui no meio das fases do
3044 PROCONVE.

3045

3046

3047 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3048 Então, não entendi, a sua sugestão é de retirada daí e manutenção a partir do 18,
3049 ou retirada do 18 também?

3050

3051

3052 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI) –** Não, o 18 tem que ficar
3053 para dar o prazo que vai ser necessário para a discussão dos requisitos de OBD-
3054 BR III, dentro dessa discussão é que vai ser discutido se precisa ter esse registro
3055 de pressões do sistema de controle. O que não faz sentido é impor uma condição
3056 de OBD aqui sendo que tem outro artigo dizendo que o OBD como um todo vai ser
3057 discutido, vai ter um prazo para discussão.

3058

3059

3060 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3061 Antes de passar para a Anamma eu queria ouvir a Cetesb sobre essa parte do
3062 texto. Viu Bocuhy? Eu também quero ouvir a Cetesb. *(Risos!)*

3063

3064

3065 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Tendo em vista que isso vai ser discutido
3066 dentro de um método mais amplo, eu acho que podemos deixar então esse item
3067 para fazer parte dessa discussão.

3068

3069

3070 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Não**
3071 **entendi, Rui.**

3072

3073

3074 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) – Estou concordando com a proposta da**
3075 **Anfavea.**

3076

3077

3078 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3079 **Assim, só retirar dessa parte do texto tu acha positiva. Então tá bom. Entendi.**
3080 **Anamma, é sobre esse ponto do texto? Queria ver se avançamos até o 13, pelo**
3081 **menos, antes de dar 13h00 para a gente poder só fechar a sessão.**

3082

3083

3084 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality) – É rapidinho. É só**
3085 **contestar. Essa questão do OBD é o seguinte, tem que se prever uma válvula de**
3086 **alívio para uma questão de segurança e essa válvula de alívio pode emitir a**
3087 **qualquer momento ou em todo momento, ou raramente e etc. O que se está**
3088 **propondo aqui não é um procedimento para um inspetor lá do programa de**
3089 **inspeção medir a pressão e ver se está positiva ou negativa. Não. É um**
3090 **monitoramento pelo OBD para ver se esse alívio está ocorrendo ou não com**
3091 **frequência alta ou com frequência baixa. A inspeção mais tarde vai ser feita**
3092 **simplesmente consultando o OBD como todos os outros requisitos de OBD. Então,**
3093 **a ideia de tirar essa recomendação deste artigo pode até fazer sentido, mas ela**
3094 **tem que ser transferida para o grupo do OBD. É importante que o Conama**
3095 **determine que esse item deve ser objeto e constar da revisão do OBD-BR III. O**
3096 **método, o procedimento de como é que o OBD vai monitorar isso é uma**
3097 **discussão para OBD-BR III, mas exigência deve partir daqui. Só isso.**

3098

3099

3100 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3101 **Então, eu acho que a gente pode jogar isso para outro ponto da... É isso? Vamos**
3102 **lá, vamos seguir. Então vamos para o 12. Art. 12. Fica estabelecido o limite**
3103 **máximo de emissão de vapor de combustível durante o abastecimento do tanque**
3104 **de combustível, constante na coluna evaporativa fa tabela 1 do anexo A dessa**
3105 **Resolução. § 1º: o atendimento ao limite previsto no caput deste artigo se dará: a**
3106 **partir do início da fase PROCONVE L7 para os novos modelos; 2 anos após o**
3107 **início da fase PROCONVE L7 para todos os modelos. § 2º: os procedimentos para**
3108 **determinação da emissão objeto do caput, aí tem uma mudança que o Ministério**
3109 **fez, de supressão em relação ao § 2º, é a mesma questão daquele outro que foi**
3110 **transferido para o art. 14? É. Então, é a mesma questão do Parágrafo Único do 9º.**
3111 **Volta lá, então volta lá agora no 12. Desculpe eu li e estou lendo uma versão**
3112 **antiga aqui. Havia uma proposta de sugestão para o 12, do Ministério, de colocar**
3113 **ao invés de 50... 50 Miligramas é uma correção no texto e tira constante na coluna**
3114 **evaporativa da tabela 1 do anexo A da Resolução. Aí tem a sugestão que eu li do**
3115 **§ 1º, sugestão de supressão de parte do texto do § 2º para: o método de ensaio**

3116 para verificação da emissão de vapor durante o abastecimento é definido no art.
3117 15 desta Resolução. Ponto. E ainda tem um § 3º: os veículos flex ou
3118 bicomustíveis deverão ser ensaiados com gasolina C e etanol combustível de
3119 referência para ensaios. Sugestões de emendas a esse texto? CNI?

3120

3121

3122 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** Wanderley, CNI. A
3123 Flávia tem algumas emendas, e a Abiquim me solicitou um espaço para fazer uma
3124 pequena apresentação sobre emissões evaporativas neste momento. Aí tem que
3125 ver por conta do horário se a gente faz isso possivelmente talvez após o almoço.

3126

3127

3128 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3129 Agora acho que não tem sentido, vai demorar um pouco de tempo. Emissões
3130 evaporativas a gente... Ah bom!

3131

3132

3133 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – É**
3134 reabastecimento. Ok?

3135

3136

3137 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3138 Então a gente deixa para o início da tarde.

3139

3140

3141 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** Então, Flávia, por
3142 favor.

3143

3144

3145 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) –** A Anfavea tem uma proposta
3146 para esse artigo no seguinte sentido, é uma outra redação completamente
3147 diferente. Nossa proposta de redação seria o seguinte, art. 12º ou 12: o Ibama
3148 definirá estudos para verificar a pertinência da exigência da utilização do controle
3149 de evaporação de combustível por reabastecimento do veículo, entre parênteses,
3150 ORVR. Vou repetir, o Ibama definirá estudos para verificar a pertinência da
3151 exigência da utilização do controle de evaporação de combustível por
3152 reabastecimento do veículo, entre parênteses, ORVR. Da utilização do controle de
3153 evaporação de combustível por reabastecimento do veículo, entre parênteses,
3154 ORVR. Parágrafo Único. ORVR. Parágrafo Único: sendo demonstrada a
3155 necessidade técnica, o Ibama publicará até 31 de dezembro de 2020 os requisitos
3156 técnicos, limites e datas para homologação do controle de evaporação de
3157 combustível por reabastecimento ORVR. Os requisitos técnicos, limites e data
3158 para controle de evaporação e combustível por reabastecimento do veículo
3159 ORVR.

3160

3161

3162 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Está
3163 meio estranho isso, o Ibama deverá estudos para que?

3164

3165

3166 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) –** Para avaliar a pertinência da
3167 exigência.

3168

3169

3170 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Sim.
3171 Mas o comando? Eu estou dizendo o seguinte, o Ibama vai definir para quem
3172 fazer esses estudos. Com que foco vai fazer? Entendeu? A Resolução Conama
3173 tem que dar um comando preciso para o Ibama em termos de regulamentação, o
3174 comando não está preciso.

3175

3176

3177 **A SR^a. MARÍLIA MARRECO CERQUEIRA (MMA) –** Problema legal aí também, o
3178 Ibama não pode estabelecer limite e nem data de homologação que isso é
3179 competência do Conama, ele pode propor ao Conama, mas não ele estabelecer.

3180

3181

3182 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Ele
3183 define procedimentos para que a homologação ocorra, mas eu acho que esse
3184 artigo não é legalmente possível, nem o artigo, nem o parágrafo. Nem o caput e
3185 nem o parágrafo.

3186

3187

3188 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) –** Eu vou, se a Dra. Zilda me
3189 permitir, a gente vai resgatar o texto que tinha sido escrito no âmbito do próprio
3190 Ibama, que tinha essa mesma conotação de formação de um grupo de trabalho
3191 com prazos de 2 anos para avaliar a necessidade, eu vou tentar resgatar esse
3192 texto e trago logo após o almoço.

3193

3194

3195 **A SR^a. MARÍLIA MARRECO CERQUEIRA (MMA) –** Independente de ser um
3196 texto do Ibama, se tiver problema legal, mesmo sendo do Ibama não adianta aqui,
3197 porque se tiver no texto dizendo que o Ibama vai estabelecer limite e data de
3198 homologação, ele não tem competência legal para isso, mesmo sendo um texto do
3199 Ibama.

3200

3201

3202 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) –** Perfeito, Dra. Marília, nós não
3203 temos nada contra, e nem estamos querendo forçar algum interesse não legal. Eu
3204 só não tenho o texto aqui na mão para que a gente possa fazer essa avaliação
3205 agora.

3206

3207

3208 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3209 Anamma tem alguma sugestão a respeito desse ponto? Antes que a gente
3210 interrompa para almoço?

3211

3212

3213 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** É a respeito
3214 exatamente dessa questão de necessitar de um estudo para verificar a pertinência
3215 da exigência. Eu acho que não precisa de estudo maior nenhum, nós já sabemos
3216 o tamanho da emissão de abastecimento, a emissão de abastecimento é o mais
3217 fácil de calcular porque para cada litro de combustível que entra no tanque durante
3218 o abastecimento sai um litro de vapor. Então, não precisa de um grande estudo
3219 para saber quando está evaporando. Se eu pego um veículo com um tanque de
3220 40 litros, abasteço ele, se eu estava com gasolina antes, saem 40 litros de vapor
3221 de gasolina, não precisa estudar muito para saber isso. Essa emissão estima que
3222 seja 4 vezes maior do que a emissão de escapamento, então, é uma parcela
3223 extremamente significativa. Tem um estudo aqui da SAE, está à disposição de
3224 quem quiser, feito com 3100 veículos que detalhou todas essas emissões e já está
3225 concluído, é um estudo extremamente confiável, está à disposição, se alguém
3226 quiser analisar, é um estudo internacional desenvolvido pela SAR. Muito obrigado.

3227

3228

3229 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Se
3230 puder ser disponível em meio digital aí é possível também. Sim.

3231

3232

3233 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Eu vou ver se
3234 consigo em meio digital, se conseguir passo para vocês.

3235

3236

3237 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3238 Vamos fazer uma pausa para almoço? Pode ser.

3239

3240

3241 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Rui, Cetesb. Nós gostaríamos de
3242 desaconselhar a adoção da proposta da Anfavea fazendo coro ao que disse a
3243 Anamma, assim, nosso entendimento é que essa proposta L7 e L8 tem duas
3244 grandes virtudes, a primeira grande virtude delas é a data das emissões
3245 corporativas que é 2023, a outra grande virtude é essa proposta da adoção do
3246 RVR, porque ela significa uma grande redução das emissões de hidrocarbonetos
3247 para a atmosfera. Então, isso realmente vai impactar em todos os grandes centros
3248 brasileiros. Então, assim, a gente entende que se faz muito importante, e num
3249 cálculo simples, pegando o veículo médio com um consumo teórico de 10
3250 quilômetros por litro, com 50 litros no tanque, estima-se uma redução de 114
3251 miligramas pela simples adoção do Sistema RVR, que é bastante significativo.
3252 Então, a gente desaconselha, aconselhamos não adotar essa proposta.

3253

3254 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3255 Obrigada, Cetesb. Daniel, eu vou fazer uma pausa agora, mas o Daniel, do
3256 Ministério da Saúde queria falar antes da gente fazer a pausa do almoço.

3257

3258

3259 **O SR. DANIEL COBUCCI DE OLIVEIRA – TITULAR (MS) –** Eu queria fazer, na
3260 verdade, só uma observação, nada técnico no que está sendo discutido nesse
3261 momento...

3262

3263

3264 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Por
3265 gentileza, eu não encerrei ainda, por gentileza. Atenção aqui, menos a Câmara
3266 Técnica.

3267

3268

3269 **O SR. DANIEL COBUCCI DE OLIVEIRA – TITULAR (MS) –** Eu estou com uma
3270 preocupação aqui muito também em decorrência do que aconteceu ontem quando
3271 a Anamma fez uma proposta que parecia que ia interferir em todo o conteúdo do
3272 texto e aí tiveram várias falas nesse sentido que isso comprometeria na nossa
3273 análise durante uma reunião e tal. E me parece também que o número ou, enfim,
3274 eu entendo que é legítimo que todos manifestem suas opiniões, isso é a essência
3275 da questão, mas eu acho que o número de alterações está num nível que está
3276 prejudicando muita gente analisar dentro de uma reunião curta e também
3277 reforçando a questão do período, o pedido de urgência para tramitação. Então
3278 assim, eu confesso que estou tendo bastante dificuldade para conseguir fechar
3279 esse texto todo, uma vez que mexe em todos os artigos a gente depois não
3280 consegue de repente conseguir linkar uma questão com outra questão, às vezes
3281 mexer num artigo impacta em outro. Então assim, eu acho que está tendo um
3282 volume muito elevado de solicitações. Repito, eu sei que é legítimo que sejam
3283 feitas as solicitações, mas isso está dificultando bastante o acompanhamento do
3284 processo de revisão. Era só um comentário mais para reflexão.

3285

3286

3287 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Nós
3288 estamos em regime de urgência e nós temos que procurar lidar com isso da forma
3289 mais ágil possível, lidar com essa realidade com a forma mais ágil possível.
3290 Bocuhy.

3291

3292

3293 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA) –** Carlos Bocuhy,
3294 PROAM. Eu queria concordar com o Daniel, nós temos essa preocupação
3295 também, mas Daniel também temos a preocupação que a norma seja efetiva e ela
3296 seja eficaz, no sentido de ser mais protetiva possível. Então, alguns aspectos
3297 técnicos vai ter que debater mesmo, porque eles são fundamentais até mesmo
3298 pelo atraso tecnológico que o Brasil tem com relação a Europa e Estados Unidos,
3299 no sentido RVR. Né? Acho que a Carmen quer comentar alguma coisa.

3300 **A SRª. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Só um reforço, há vários
3301 estudos que mostram a efetividade disso que está sendo proposto, então, falta de
3302 estudo não é. Os Estados Unidos começou 94, 98 ano obrigatório e hoje
3303 praticamente toda a frota já está desenvolvendo isso. É uma das tecnologias com
3304 relação ao ganho que tem muito custo efetivo, custamos 30 dólares, você abate
3305 muito, como foi falado pelo Fábio. Então, nós estamos falando disso, de uma
3306 solução muito custo efetiva que quanto antes se adota melhor porque nós temos
3307 de fato um problema de evaporativa.

3308

3309

3310 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Eu
3311 achei que você fosse falar em relação à pausa e não em relação ao texto, por isso
3312 que eu me surpreendi, queria falar antes do almoço. Vamos fazer agora a pausa
3313 do almoço e retornamos 14h30?

3314

3315

3316 *(Intervalo para almoço).*

3317

3318

3319 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
3320 Vamos votar antes de... A transcrição da última reunião. Normalmente... Eu, pelos
3321 menos eu preciso formalizar a aprovação. Alguém tem alguma coisa a
3322 acrescentar? Pergunto aos senhores membros desta Câmara Técnica, você, você,
3323 Wanderley. Quem mais tá aí? O André ainda não tá aí, tá atrasado. Nós já temos
3324 quórum? 1, 2, 3, 4, 5. Carlos. O Carlos é Conselheiro... É membro da Câmara
3325 Técnica. Senta aí. Ah, o Daniel tá aí. Pergunto se alguém tem alguma alteração à
3326 transcrição da última Reunião Extraordinária, para a gente poder formalmente
3327 aprovar a transcrição e eu não ficar pendente? Não? Então, considero aprovada a
3328 transcrição. Agora vamos iniciar pela apresentação da Abiquim. Correto? Então,
3329 pode colocar lá, por favor.

3330

3331

3332 **O SR. HERNANDO MACEDO FARIA (Abiquim/CNI)** – Era Nando Faria, Abiquim-
3333 CNI. Boa-tarde a todos. Presidente, primeiro eu gostaria que ficasse registrado,
3334 tá? No documento, que a Abiquim-CNI ela apoia, como um todo, a proposta
3335 original do Governo, no sentido da... No quesito emissões evaporativas. Então, 48
3336 horas 0,5 gramas de controle, mais ORVR nas devidas datas, tá? Eu queria que
3337 ficasse registrado isso como CNI-Abiquim. No texto. Bom, próximo slide. Eu
3338 acho... Nós estamos num Conselho de meio ambiente. Então, as justificativas
3339 devem priorizar primeiramente o meio ambiente. A nossa justificativa de apoiar a
3340 proposta do Governo se dá pelo impacto ambiental que essa proposta vai trazer
3341 na redução dos voláteis orgânicos na atmosfera do Brasil. Esse é um inventário
3342 que nós fizemos, a linha azul representa o L6, se a gente não fizer nada as
3343 emissões, né? Vão seguir essa curva de crescimento, por volta de 500 mil
3344 toneladas de VOC ano. Tá? Se adotado na maneira que o Governo tá propondo,
3345 48 horas 0.5 gramas mais ORVR, a curva se torna amarela. Isso até 2040 são

3346 quase 4 milhões de toneladas de VOC na atmosfera a menos, que todo mundo
3347 sabe que é o principal drive de formação de ozônio na troposfera, né? Então, essa
3348 é a nossa justificativa. Próximo. Às vezes uma imagem, um vídeo vale mais que
3349 mil palavras. Então, foi levantado aqui, ah, será que é importante a gente
3350 controlar, ter o RVR pra controlar as emissões no abastecimento? Por favor, clica
3351 nesse vídeo aqui. Hoje a situação do Brasil é essa, provavelmente quem abastece
3352 um carro você sente o cheiro, mas você não vê. Mas a situação do Brasil hoje é
3353 essa. Cada litro que entra de combustível sai um litro de vapor. Então, se tem um
3354 tanque de 50, são 50 litros de vapor que sai em um minuto na cara do frentista.
3355 Aquela é à situação do RVR, um carro com RVR. Por favor. Você tem 2% de tudo
3356 que... Em termos de vapor que é gerado sai, porque fica uma coluninha de vapor
3357 na boca de abastecimento, que foi aquele comecinho, depois acabou. Existem 350
3358 milhões de veículos rodando com esse sistema no mundo. 350 milhões, muito
3359 mais que a frota do Brasil. Não é necessário mais estudos, tá? Isso já se usa há
3360 mais de 20 anos nos Estados Unidos. Tem estudos e mais estudos do Epiei
3361 comprovando essa efetividade, 98%, foi feito um estudo em mais de 3 mil carros
3362 usados nos Estados Unidos, que mostra a eficiência média em 98. Nós testamos,
3363 no Brasil, esse sistema, porque existem carros ORVR rodando no Brasil. Se você
3364 importa um carro, uma Ford Ed, os jeeps, a maioria já vem, porque são feitos nos
3365 Estados Unidos. Nós testamos Malibu, Fusion, aqui no Brasil, tá? E todos
3366 abastecem em postos normais, e dão eficiência acima de 98%. Ah, podem dizer:
3367 ah, mas até a Portaria do Governo 1109 do Ministério do Trabalho que vai
3368 implantar o estágio 2, que vai controlar, que vai resolver isso aqui. Não resolver.
3369 Do ponto de vista ambiental o impacto vai ser nulo, porque o estágio 2 ele vai...
3370 Vai ter bombas nas bombas de combustível que vão puxar esse vapor pro tanque
3371 subterrâneo, mas não resolve o problema do tanque subterrâneo. Todo o vapor
3372 captado vai sair pelo respiro do tanque subterrâneo. Então, do ponto de vista
3373 ambiental zero. Do ponto de vista de proteger o frentista, teve uma parcela nobre
3374 do Ministério do Trabalho, eles tentaram resolver, na medida do que eles podiam
3375 fazer, tá? Mas o RVR vai resolver de forma muito mais eficiente, porque o estágio
3376 2, na melhor das hipóteses consegue ter 70% de eficiência, aqui é 98. Então,
3377 mesmo com tudo, Marco Regulatório, manutenção periódicas, não posso... Dá
3378 70% em uso. Então, aqui sairia 30% ainda, no frentista. Tá? Então, se vocês não
3379 acham importante, precisa mais estudo para controlar isso? Eu não acho. É muito
3380 claro. Né? Próximo. Pra finalizar, foram levantados durante esse processo de
3381 debate... Ah, mas os carros no Brasil são menores, né? Não cabe o RVR. Eu vou
3382 mostrar um exemplo, a gente tem vários, carros pequenos que possuem o
3383 sistema. Esse provavelmente, eu acho que é o carro menor que vocês conhecem,
3384 um Smart, produzido pro mercado americano. Você pode passar o vídeo? Esse é
3385 o sistema, o (...) no carro, menor. Eu não conheço carro menor que esse. Tá? Isso
3386 só pra demonstrar que é possível, é viável em qualquer tipo de carro. Tá? Pra
3387 finalizar, em termos de data, né? A gente tá falando, iniciar o RVR 21, finalizar em
3388 23. Esse iniciar novos modelos pode ser uma quantidade muito pequena. Então,
3389 pra finalizar tem 4 anos. A China. China 25 milhões de carros por ano, sem
3390 fabricantes de automóveis, sendo 75 chineses que nunca viram esse tipo de
3391 sistema, porque a maioria das multinacionais no Brasil, perto de 20 montadoras,

3392 conhece o sistema porque vendem carro pros Estados Unidos, tá? São empresas
3393 multinacionais. A China com 75 de empresas em 100, fabricantes chineses,
3394 exclusivamente o mercado chinês, conseguiram implementar em 3 anos. 3 anos.
3395 Adotaram 17... Final de 2020 todo carro chinês vai ter que ter esse sistema. E eles
3396 fizeram uma análise profunda, se é estágio 2, se é ORVR e adotaram esse
3397 sistema. Bom pessoal, era só isso aí. Obrigado.

3398

3399

3400 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3401 Obrigado. Obrigado pela apresentação, CNI. A gente não acostuma colocar apoio,
3402 porque nós não estamos votando ainda. Então, assim, a gente coloca dissensos
3403 no texto.

3404

3405

3406 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

3407

3408

3409 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Pode
3410 colocar. Pode colocar. Pode colocar. CNI/Abiquim... Na 12 original. (...). Eu sei,
3411 mas eu tô dizendo assim, colocar como proposta não. A CNI/Abiquim apoia a
3412 proposta original. Isso. *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).* Certo? Vamos
3413 lá, então. Art. 12 nós discutimos pela manhã, paramos aqui. Nós discutimos até o
3414 art. 12. Perdão. Não chegamos a discutir os parágrafos, somente... Volta um
3415 pouquinho (...), por gentileza. Assim, isso daí era o § Único, proposta da Anfavea,
3416 mas, a gente tem no art. 12 o caput original e agora os dois parágrafos. Três
3417 parágrafos, eu acho que são. Tá? Então, assim. Alguma sugestão adicional pro §
3418 1º, 2º e 3º? Segundo. É. E terceiro, em relação a esse artigo?

3419

3420

3421 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** Wanderley, CNI.
3422 Passo a palavra a Anfavea.

3423

3424

3425 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) –** Henry, Anfavea/CNI. E
3426 conforme nós conversamos de manhã, nós tínhamos apresentado aquela
3427 proposta de texto, foi entendido aqui que aquela proposta não estaria conforme
3428 aquilo que se espera dentro de uma regulamentação feita pelo CONAMA ou
3429 atribuindo alguma questão ao IBAMA. Então, nós refizemos a proposta e eu, se
3430 me permitir eu vou ler e pediria pra ver se está adequada. Então, a nossa proposta
3431 de texto seria a seguinte: art. 12. O IBAMA deverá criar e coordenar um grupo de
3432 estudos formado por especialistas convidados, para verificar a necessidade do
3433 controle de evaporação de combustível no reabastecimento do veículo. § Único.
3434 Sendo demonstrada essa necessidade, o IBAMA deverá propor ao CONAMA até
3435 31 de dezembro de 2019, os requisitos técnicos e limites a serem adotados para
3436 homologação do controle de evaporação de combustível por reabastecimento do
3437 veículo ORVR. Vou repetir. Então, art. 12, o IBAMA deverá criar e coordenar um

3438 grupo de estudos formado por especialistas convidados, para verificar a
3439 necessidade do controle de evaporação de combustível no reabastecimento do
3440 veículo. Para... Formado por especialistas convidados, para verificar a
3441 necessidade do controle de vaporização de combustível... Para verificar a
3442 necessidade do controle de vaporização de combustível, no reabastecimento do
3443 veículo. Tira esse ORVR daqui, ele vai aparecer no parágrafo. Ponto. Isso. Ponto.
3444 § Único. Sendo demonstrada essa necessidade, vírgula, o IBAMA deverá propor
3445 ao CONAMA, vírgula, até 31 de dezembro de 2019, vírgula, os requisitos técnicos
3446 e limites... E limites a serem adotados para homologação do controle de
3447 vaporização de combustível...

3448
3449

3450 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Não.**
3451 Não. Pera aí, pera aí, pera aí...

3452
3453

3454 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) –** A serem adotados para a
3455 homologação do controle de vaporização de combustível por reabastecimento do
3456 veículo. Entre parênteses agora, (ORVR). Eu não sei se atende à redação, o que
3457 se espera. O espírito que nós estamos tentando colocar aqui é no sentido de que
3458 seja convidado um grupo de especialistas pra discutir, debate um pouco mais esse
3459 assunto, na medida que se avalie a real necessidade desse controle e como esse
3460 controle poderia ser feito. Como foi mencionado, a questão da evaporação de
3461 combustível no abastecimento, ela não é decorrente somente do abastecimento
3462 do veículo em si, mas também do transporte do combustível e do abastecimento
3463 do próprio posto. Essas questões elas não estariam sendo controladas na medida
3464 que só se tenha ORVR do veículo. O veículo não consegue controlar essas outras
3465 duas questões. Assim sendo, o entendimento é de que também o controle no
3466 posto deveria ser mais efetivo nessa parte. Os países citados e outros têm sempre
3467 o que a gente chama de estágios 1 e 2, que são sistemas de controle do
3468 abastecimento do combustível, do controle do vapor do combustível no próprio
3469 posto. Aqui tá previsto já pra uma regulamentação do Ministério do Trabalho, algo
3470 nesse sentido, focado para a evaporação mais por questões de proteção dos
3471 trabalhadores. O nosso entendimento é que se a regulamentação existente não é
3472 adequada, ela poderia até ser trabalhada pra se tornar adequada, com uma
3473 justificativa muito simples. A ação nos postos ela passa a controlar toda a
3474 evaporação de combustível da base ao posto, do caminhão ao posto e do posto
3475 pro veículo. Desse modo o controle passa a ser bastante mais efetivo. E é
3476 imediato. Cada posto desse que vem a ter um sistema desse, imediatamente
3477 100% dos veículos que forem abastecer ali passam a ter controle. O sistema
3478 ORVR, ele só vai ser efetivo nos veículos que tem ORVR, óbvio. O resultado
3479 ambiental disso só vai ser decorrente na medida que houver uma massa
3480 significativa de veículos que possuam isso. Pra isso significa que nós vamos ter
3481 que aguardar renovação da frota pra que isso tenha um número significativo no
3482 mercado. Renovação de frota no Brasil é uma coisa que é bastante lenta, fora
3483 algumas cidades que tem uma frota mais nova, outras têm uma frota bastante

3484 antiga. Ou seja, o resultado ambiental decorrente de um controle de massa... Dos
3485 vapores de combustível unicamente focado no sistema, nos veículos novos, o
3486 resultado ambiental disso vai ser bastante demorado e bastante inefetivo, do
3487 ponto de vista ambiental. Então, o entendimento nosso de que isso poderia ser
3488 abordado de outro modo. Mas, nós não somos palavra final e a nossa visão é uma
3489 visão somente do ponto de vista de veículo, por isso que nós estamos propondo
3490 que esse assunto deva, talvez seja melhor debatido por um grupo de
3491 especialistas, que afira, inclusive, como essa parte do posto poderia ser também
3492 equacionada junto com, eventualmente a equação do ponto de vista do veículo,
3493 pra que o resultado ambiental seja realmente condizente com o que se espera de
3494 um controle desse tipo. As questões colocadas, muitas delas aqui afirmadas, pra
3495 nós são bastante complicadas no ponto de vista veicular. A introdução disso no
3496 veículo não pode ser aferido somente... O custo disso no veículo não é somente
3497 aferido em cima do valor dos componentes que vão passar a ser acrescentados
3498 no veículo. É também necessário avaliar as modificações que vão ter que ser
3499 feitas no veículo, pra que um sistema desse possa ser colocado no veículo, e isso,
3500 muitas vezes, acaba sendo um fator complicador enorme, na medida que se o
3501 veículo já foi projetado e já nasceu não prevendo aquele tipo de controle, a
3502 inclusão de alguma coisa no veículo pode ser bastante complicado, o veículo, a
3503 foto mostrada aqui é de um veículo que foi projetado já prevendo algum local onde
3504 esse sistema poderia ser colocado. Nesse caso é bastante fácil, eu diria até, com
3505 alguma experiência que a gente tem no mercado brasileiro, que aquele ponto
3506 colocado nesse veículo aqui, no mercado brasileiro não seria aceitável, porque
3507 pelas condições de estradas e lombadas que nós temos, estamos vendo que o
3508 sistema lá colocado tá num ponto bastante vulnerável. E aí nós teríamos um outro
3509 problema, porque se um sistema desse é danificado, não é somente as emissões
3510 de abastecimento que passam a ser prejudicadas. As próprias emissões
3511 evaporativas do veículo também passam a ser prejudicadas e aí passa a
3512 prejudicar uma série de outras coisas. Então, e como nós infelizmente não temos
3513 inspeção veicular no Brasil, um dano material desse dificilmente seria repostado
3514 como ocorre hoje já, até infelizmente com catalisadores. Então, essas questões
3515 todas que nós estamos colocando, que podem dar a entender que nós estamos
3516 empurrando o problema com a barriga, na realidade nós estamos tentando
3517 equacionar isso pra uma solução que seja efetiva, dentro do objetivo daquilo que
3518 tá sendo colocado aqui. Se nós não tivermos isso de um modo bastante colocado,
3519 nós vamos fazer alguma coisa que pode vir a encarecer veículos e temos
3520 resultados ambientais. Então, foi por isso que nós estamos propondo essa criação
3521 desse grupo, com tempo pra fazer. Nós tínhamos uma ideia inicial de que esse
3522 grupo, aliás, foi isso que foi discutido no âmbito do IBAMA, de que o grupo deveria
3523 ter dois anos. Estamos propondo até aqui, que o prazo seja menor, de tal modo
3524 que a adoção de qualquer resultado desse grupo possa ser trazido ao IBAMA... Ao
3525 Conama com tempo hábil pra que isso possa ser implementado dentro um prazo
3526 adequado com aquilo que se tá objetivando aqui. Bem, é isso. Obrigado.

3527

3528

3529 **A SRª. NÃO IDENTIFICADA – ANAMMA.** Fábio, você...

3530 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, falando em
3531 nome da ANAMMA. Apenas pra esclarecer. O Henry trouxe agora informações
3532 sobre um outro sistema que, não digo que não seja importante o controle das
3533 emissões enquanto fonte fixa. Essas emissões são da base pro caminhão quando
3534 você abastece o caminhão que vai distribuir o combustível. Do caminhão pro posto
3535 quando você abastece o tanque subterrâneo do posto. Esse é o chamado estágio
3536 1. Isso não cabe discussão aqui, porque nós aqui estamos tratando só de fontes
3537 móveis. Depois a parcela que a gente chama de reabastecimento aqui, é o que ele
3538 colocou como estágio 2, abastecimento do veículo pelo posto de combustível.
3539 Essa parcela ela pode ser controlada pelo sistema ORVR, que é o que tá sendo
3540 proposto e que é o que nós temos competência de propor, né? Ou pela Portaria
3541 do Ministério do Trabalho, que foi citado aqui, que controlaria captando esse vapor
3542 que sai com uma eficiência de, não mais do que 75%, se não me engano, não é
3543 com a mesma eficiência do ORVR, captando boa parte do vapor, jogando no
3544 tanque subterrâneo do posto. Mas estágio 1, estágio 2 é uma coisa praticamente
3545 única, um depende do outro. Eu posso fazer o estágio 1 e não fazer o estágio 2,
3546 mas não posso fazer o estágio 2 e não fazer 1, né? Porque senão é aquilo que o
3547 Hernando comentou, eu jogo pro tanque subterrâneo e dali sai pra atmosfera, o
3548 efeito ambiental é nulo, né? Então, isso é uma coisa que é importante colocar.
3549 Não resolve eu fazer só estágio 2, eu precisaria ter feito o sistema completo.
3550 Segundo lugar, quando eu ponho o ORVR, além de controlar, como nós vimos
3551 naqueles filminhos, a emissão de abastecimento, eu tô colocando (...) maior.
3552 Então, ele vai ter capacidade pra aguentar mais tempo, mais ciclos de
3553 aquecimento, e resfriamento do veículo, captando uma quantidade maior de
3554 combustível, e vai, como ele também tem uma capacidade, ele vai também atuar
3555 sobre a emissão (...), a emissão que ocorre quando o veículo está em movimento,
3556 que hoje tá completamente fora de controle. Por isso que ele tem um efeito tão
3557 grande, não é só no abastecimento que ele tem efeito. Se eu fizesse o estágio 1 e
3558 o estágio 2 eu teria 70% da eficiência do abastecimento. Aqui eu tenho 98% do
3559 abastecimento e mais boa parte das outras emissões. Então, o efeito ambiental no
3560 caso do que nós estamos propondo é muito maior. É muito maior. É cerca de duas
3561 vezes o que eu... Se eu considerasse todo o caminho, desde a refinaria até o
3562 veículo.

3563

3564

3565 **A SRª. NÃO IDENTIFICADA** – Obrigada. CNC. Você quer a palavra?

3566

3567

3568 **O SR. BERNARDO SOUTO – TITULAR (CNC)** – Eu tenho uma lâmina... Quando
3569 essa situação do Ministério do Trabalho começou, me assustou, porque o
3570 Ministério do Trabalho, eu questiono a competência dele solicitar em uma NR,
3571 uma medida que eminentemente afeta a questão ambiental, né? Eles pediram a
3572 recuperação de vapor questionando, benzendo, né? Como se a recuperação de
3573 vapor na origem dela fosse pra isso. E eu tive a curiosidade de tentar fazer um
3574 histórico disso. Eu achei um paper que, quando começou essa discussão em 1963
3575 eles fizeram a quantificação, não sei se isso tá certo, se tá errado, isso é um

3576 documento que tá no site da Epiei, mas o impacto de emissões evaporativas pelo
3577 veículo representa 73%. Então, a gente tá discutindo uma fonte móvel e 73%. Na
3578 origem, quando isso começou. Não me estranha propor, criar um grupo pra ver se
3579 o ORVR é bom pro Brasil, sendo que o mundo inteiro está seguindo a linha do
3580 ORVR, inclusive os Estados Unidos, onde essa tecnologia foi implantada, está
3581 descomissionando as unidades que têm recuperação de vapor fase 2. Por, pelo
3582 menos, eu posso citar aqui um estudo do Gabriel, 11 motivos. Tem o Regime de
3583 Urgência pra cumprir uma obrigação com relação a um mote que é de qualidade
3584 ambiental e a gente tá colocando uma proposta de Artigo de Lei, a gente não tá
3585 ainda debatendo se ela vai ser aceita ou não. E pra tentar demonstrar se é
3586 pertinente o ORVR ou não, a gente suscita um dispositivo legal que tá numa NR
3587 do trabalho, e que diferente dos Estados Unidos uniformizou a fase 2 pra todo
3588 mundo, e lá não era assim. Do grande ao pequeno, o Ministério o Trabalho tá
3589 pedindo pra implantar. Eu tenho dúvida se isso vai acontecer, né? O que a gente
3590 tá sabendo é que vai vir um movimento contrário, inclusive no sentido de ter o self
3591 service, porque se o problema é o frentista, por causa do (...), vamos tirar ele de
3592 lá. Então, assim, eu não tenho dúvida que o ORVR pode ser uma tecnologia
3593 factível, viável e que tem que ter uma discussão junto ao IBAMA, eu queria até
3594 ouvir o IBAMA com relação a essa situação. Se existe uma dúvida se o ORVR é
3595 uma tecnologia factível e se ela tem que ser substituída ou debatida sobre isso.

3596

3597

3598 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – O**
3599 **IBAMA tem condições de responder?**

3600

3601

3602 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (IBAMA) –** Eu vou usar
3603 a palavra e também vou compartilhar posteriormente com os colegas da Cetesb.
3604 O ORVR ele surgiu como uma possibilidade de discussão pra essas próximas
3605 fases, justamente por causa da eficiência no controle das emissões evaporativas
3606 durante o abastecimento, né? É uma questão eminentemente baseada e inspirada
3607 na Legislação Americana, do mercado americano, que tem como uma condição
3608 muito pragmática a questão do poluidor pagador, né? Ter como o link comentou
3609 com a gente durante o grupo, que era justamente o poluidor paga, né? Então,
3610 quem tá poluindo o ar na hora de um abastecimento, é o frentista, o posto ou é o
3611 dono do veículo? Né? Então, o vapor que está saindo do meu carro enquanto
3612 estou abastecendo, eu que tenho que me preocupar em cuidar disso. Então, no
3613 meu carro tem que ter um equipamento próprio pra coletar esses gases. Você tem
3614 uma questão de espaço, né? Volumes, por causa do canister de maior volume
3615 para modelos de veículos que já estão em produção, já estão homologados.
3616 Então, teria um problema eminentemente de compatibilizar com o que você já
3617 está, já tem modelos, a indústria pode até pontuar esse ponto de melhor forma,
3618 mas você tem uma necessidade de, em futuros modelos você ter uma
3619 preocupação no controle dessas emissões. A questões dos estágios 1 e 2 ela
3620 envolve também um outro, uma outra ferramenta ambiental, um outro instrumento
3621 da política ambiental, que é o Licenciamento Ambiental. A Portaria do Ministério

3622 do Trabalho ela é eminentemente pro controle do trabalhador, né? A gente teve,
3623 no primeiro seminário que o MMA promoveu pra anúncio das novas fases do
3624 PROCONVE, uma participação de uma representante do Ministério o Trabalho,
3625 ela apresentou qual que era a estratégia daquele Ministério para controle dos
3626 vapores no abastecimento, que era justamente uma bomba, uma espécie de uma
3627 bomba de sucção junto a bomba de abastecimento e aquilo você retornaria, então,
3628 o ar saturado de combustível pra dentro do tanque subterrâneo, né? E você ter,
3629 posteriormente, em determinado momento aquele, o vapor saturado do tanque ou
3630 sendo expelido pelo respiro, que tá a 6 metros de altura e distante do trabalhador,
3631 ou um sistema de coleta daquele gás, onde você retornaria isso pro próximo
3632 caminhão que abastecesse o tanque subterrâneo. A intenção deles, a partir de
3633 2009, é que nenhum posto novo seja inaugurado sem esse sistema. Né? Você
3634 tem aí, os postos mais antigos você tem posteriormente um escalonamento que
3635 iria até, se eu não me engano 2 mil e... 2030. 15 anos, a partir da publicação, essa
3636 de 2016, né? Então, 2031. E o principal motivo é de que não é só pelo tempo que
3637 tá sendo discutido, mas é que nos estudos que envolvem também a área de
3638 saúde, você teria aí, como uma fonte de causa, de doenças, principalmente ligada
3639 a câncer, do tipo linfoma, né? Leucemia, você quer dizer, de 20% a mais de um
3640 trabalhador exposto ao BTX. Né? Então, essa é a preocupação eminentemente
3641 trabalhista que moveu aquele Ministério, né? Quando a gente precisa discutir isso
3642 junto a área ambiental, não só uma Política Pública tão relevante quanto, mas a
3643 gente precisaria entender, justamente qual seria o impacto, qualquer ação que o
3644 Licenciamento vinculasse a autorização, ou incentivo, ou impactos no posto que
3645 poderiam surgir daqui pra frente, pra que o problema da emissão do combustível
3646 não ficasse só restrito a medida na bamba veículo, no abastecimento, ou seja,
3647 também as emissões que o próprio posto está emitindo e que a própria refinaria
3648 ou base retalhista estaria emitindo na hora de abastecer um caminho tanque.
3649 Então, obviamente os dois, esses dois pontos eles não fazem parte do escopo
3650 dessa discussão, dessa Resolução. Ela é sim, ao contrário do que colocado, acho
3651 que pela ANAMMA, não sei se foi só essa a intenção, mas se ela for uma questão
3652 ambiental seria o CONAMA, obviamente, pra regulamentar, não nessa Resolução,
3653 mas em um outro, em uma outra Resolução, caso houvesse proposta. Então, esse
3654 Conselho ele seria o lócus pra ter essa discussão técnica. As discussões que
3655 foram feitas anteriormente também, em âmbito de propostas no grupo que o
3656 IBAMA coordenou previamente, era justamente em você buscar entender se a
3657 situação brasileira, né? O País tropical, com combatível Etanol, como combustível
3658 renovável e com uma matriz de combustíveis maior. Maiores. Com uma situação
3659 já de controle de uma política pública em estágio 2, qual seria, vamos falar assim,
3660 a viabilidade, ou especificidade técnica necessária para implantação, ou obrigação
3661 do ORVR. Então, a proposta de meio termo que a gente chegou, era justamente a
3662 promoção do estudo, né? Então, quando o Bernardo pede pro IBAMA se
3663 manifestar, era de que, inclusive numa proposta colocada em consulta pública, o
3664 caminho do meio era, juntar todas as informações com os papers, com os dados
3665 internacionais, com pesquisas feitas sobre a utilização da tecnologia de controle
3666 da vaporização de combustíveis no reabastecimento, pra você ter um painel, um
3667 resultado pra saber a condição brasileira pra implantação dessa tecnologia. Então,

3668 a intenção era essa. A gente teve, em discussões posteriores junto aos órgãos
3669 ambientais, primeiramente com a Secretário do Estado de São Paulo, a questão
3670 de você não perguntar mais por que, mas... E sim quando isso seria possível. E
3671 isso é pertinente à discussão, já que é uma tecnologia que num dos mercados aí,
3672 maiores do mundo de veículos, que é o Estados Unidos, você já tem essa
3673 obrigação, mas nem todos dominam todas as situações, as condições de como o
3674 ORVR foi implantado lá. Houveram discussões sobre a questão do controle de
3675 vazão nas bombas injetoras, né? A vazão ela é importante pra você não ter um
3676 refluxo dentro do canister ou na hora do abastecimento. E a gente tem uma
3677 diversidade, não somente por falta de controle da bomba injetora pela NP ou pela
3678 Petrobrás, não existe uma padronização somente no uso da bomba, dos bicos
3679 injetores. Então, a gente teria que justamente pesquisar e ter mais dados sobre
3680 isso. Não desmerecendo todas as discussões sobre a pertinência do ORVR, seria
3681 um ganho se a gente pudesse ter todas as informações, obviamente pra tomar
3682 uma decisão, mas eu acho que nesse momento não é necessário ter mais dados
3683 pra se decidir em ter uma tecnologia a bordo, que passaria a ser numa próxima
3684 fase uma questão obrigatória pra novos modelos. Então, esse é o ponto de vista,
3685 esse é um contexto do que nos trouxe na discussão, até, então. Passar a palavra
3686 pro colega da Cetesb, pro Rui.

3687

3688

3689 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Você não deixou quase nada
3690 pra eu falar. (*Risos!*). É o seguinte, ademais, o sistema ORVR ele captura os
3691 vapores de combatível enquanto o veículo ele está sendo utilizado nas pistas, né?
3692 Enquanto ele está rodando ele também tá evaporando combustível e esse sistema
3693 ORVR ele vai ajudar na recuperação desses vapores. Então, quer dizer, na
3694 realidade as emissões não estão... O controle das emissões não se limita tão
3695 somente ao abastecimento. Ele tem um efeito colateral positivo, que é também
3696 ajudar na recuperação desses vapores, que é denominado (...), que é de difícil
3697 medição, né? Então, a gente entende que é muito positiva a adoção desse
3698 sistema por conta disso, né? Porque ele tem esse efeito adicional.

3699

3700

3701 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Tá
3702 bom. Eu peço, eu tenho a norma inscrita. Eu peço objetividade, porque eu acho
3703 que eu já vi aqui o posicionamento de cada um, a gente vai ter que resolver essa
3704 questão, certamente pelo voto, né? Não pelo convencimento lateral, eu aposto
3705 sempre na negociação, mas eu acho que em alguns casos dessas Resoluções
3706 não tem como ser o contrário, a não ser pela votação. Então, eu peço objetividade
3707 aos próximos pra gente poder vencer o texto, senão o nosso prazo vai ficar cada
3708 vez mais curto.

3709

3710

3711 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio da ANAMMA.
3712 Apenas rapidamente uma correção, eu falei que... O Gilberto mencionou que eu
3713 disse que não seria competência do CONAMA. Não. A minha ideia era dizer que

3714 não dessa Resolução, não seja competência do CONAMA. Outro ponto que não
3715 foi falado quando se falou de estágio 1, estágio 2, no Brasil nós temos uma
3716 particularidade que é o carro flex. Então, se eu tenho a bomba de combustível, de
3717 gasolina, que capta os vapores e joga no tanque de gasolina, quando eu chego
3718 com o carro flex que antes estava abastecido com álcool, ela vai captar vapor de
3719 álcool e jogar no tanque de gasolina. Isso não tem solução aqui. Então, esse
3720 modelo pro Brasil não funciona. Precisaria bolar alguma outra coisa diferente.
3721 Esse modelo que existe no mundo todo, em alguns lugares do mundo, não
3722 funcionaria aqui. Outra coisa, o Gilberto citou também, o princípio do poluidor
3723 pagador. Ele tem toda razão, quem polui é o veículo, não é o posto. O veículo tá
3724 emitindo na hora que ele é abastecido. Quem tá pagando é o dono do veículo, no
3725 caso do ORVR, não o posto. Mas ele recupera esse dinheiro, porque esse
3726 combustível que é capturado depois ele vai ser queimando junto com o
3727 combustível líquido. Então, são essas três considerações que eu queria fazer.
3728 Obrigado.

3729

3730

3731 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3732 Obrigado. CNC. CNI. CNC declinou.

3733

3734

3735 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) –** Henry, Anfavea CNI. Bem, que
3736 nem eu falei, realmente eu acho que por essas colocações aqui mostram
3737 realmente que há algumas dúvidas que precisam ser discutidas. Se é que...
3738 Porque a norma que tá ali colocada pelo Ministério do Trabalho não tá adequada
3739 pra alguns pontos, não se discute a norma. Volto a insistir, nós vamos estar
3740 discutindo alguma coisa e voltando? Porque eu tô entendendo até que há uma
3741 grande movimentação no sentido de adotar o ORVR, olhar pro ORVR como uma
3742 solução. Eu quero deixar claro nossa posição, de que isso não vai trazer
3743 resultados ambientais nem a médio prazo, nem a longo prazo. O comentário feito
3744 de que isso é um sistema que já foi usado e é usado em vários países,
3745 infelizmente não é assim. Ou felizmente, não sei por que não tive a oportunidade
3746 de discutir, mas esse é o sistema que tá sendo utilizado nos Estados Unidos, no
3747 Canadá e agora, mais recentemente foi adotado na China e tá sendo começado a
3748 ser colocado lá. No resto do mundo não usa esse sistema. Eu tenho aqui um
3749 documento da Comissão Europeia, onde que eles fazem uma análise de todo o
3750 controle de sistema de emissões de combustível, onde que eles avaliaram todas as
3751 condições, eles pegaram, avaliaram aqui, se me permite, 4 condições diferentes, a
3752 aplicação dos postos, a aplicação do sistema em estágio 1, estágio 2, os veículos
3753 e tal, fizeram uma série de avaliações e no final a Comissão Europeia chegou na
3754 conclusão de adotar o estágio 1 e 2, manter o estágio 1 e 2 que eles já tinham.
3755 Existe um documento, eu não tenho com ele aqui, mas é exatamente igual, que foi
3756 feito por um estudo no Japão, que também fizeram essa avaliação, esse é bem
3757 mais recente, também chegaram à conclusão da aplicação do estágio 1 e 2. Eu
3758 sinto que se vai botar aqui sem conhecer essas outras opções. Sinto que se vai
3759 votar aqui, simplesmente adotando uma postura em função das informações que

3760 foram trazidas aqui, colocando uma questão que não é, não tá sendo bem
3761 debatida. Enfim, essa, eu acho que eu não consigo ir além disso, do que eu já
3762 coloquei. Obrigado pelo espaço.

3763

3764

3765 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3766 Obrigada. Bocuhy.

3767

3768

3769 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA) – Carlos Bocuhy,**
3770 PROAM.

3771

3772

3773 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) – Aliás, eu queria... Pode colocar**
3774 isso como parte do...

3775

3776

3777 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3778 Como?

3779

3780

3781 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) – Tem do Japão também aqui.**
3782 Os documentos que eu falei pode ser...

3783

3784

3785 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3786 Pode. Pode.

3787

3788

3789 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) – Então, tá joia.**

3790

3791

3792 **O SR. CARLOS ALBERTO HAILER BOCUHY (SESBRA) – Quería passar a**
3793 palavra pro engenheiro Olímpio do PROAM.

3794

3795

3796 **O SR. OLÍMPIO DE MELO ÁLVARES JR (PROAM) – Engenheiro Olímpio da**
3797 PROAM. Eu queria falar sobre a comparação entre o ORVR e o estágio 2, né? O
3798 ORVR ele traz uma segurança em relação à eficiência do sistema, não é? O
3799 ORVR tem mais de 90% de eficiência, ele não depende de manutenção, ele não
3800 depende de fiscalização do Poder Público, por exemplo. E o estágio 1 ele
3801 depende de manutenção, ele tem baixa eficiência, no máximo 70%, mas na
3802 realidade, lá nos Estado Unidos, que é um país desenvolvido e rico, e com um
3803 potencial de fiscalização muito grande em cima da operação dos postos de
3804 combustível, ainda lá não funciona e tá sendo... E não está sendo recomendado,
3805 né? Pela Agência Ambiental. Então, são todas as vantagens e as... Do ORVR

3806 sobre o estágio 2, não depende de manutenção e vocês imaginem um sistema
3807 que depende de fiscalização e de manutenção rigorosa em toda a rede de
3808 abastecimento de combustível. Então, pra mim essa decisão é assim, não precisa
3809 pensar muito.

3810

3811

3812 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Bom,
3813 já mapeamos todos os posicionamentos. Nós não vamos deliberar agora. Eu vou
3814 pedir que a gente avance no texto. Alguma sugestão específica sobre § 1º e 2º?
3815 Ou... Alguma emenda? Alguma emenda? Não? Art. 13º. § 3º, lógico. Do
3816 combustível de referência, serão utilizados os combustíveis de referência,
3817 conforme estabelecidos pela Resolução ANP 40, de 24 de dezembro... Eu acho
3818 que aqui era o caso da gente colocar o texto que a gente aprovou ontem em
3819 relação a pesados. Certo? Consegue capturar aí? Então, captura e coloca, por
3820 favor. Art. 4º, se não me falhe a memória. Não é isso? Depois a gente baixa,
3821 então. Na hora que der uma folguinha você baixa. Vamos continuar no texto.
3822 Vamos pular esse artigo, tá certo? Fica na pendência da gente trazer... Já tá aí?
3823 Põe pendente, pronto. 14º. É aquele que nós citamos diversas vezes hoje, pela
3824 manhã, pra realização dos procedimentos de ensaios de emissões, para
3825 realização dos ensaios de emissão de poluentes provenientes do escapamento de
3826 veículos rodoviários leves de passageiros e leves comerciais das fases,
3827 PROCONVE L7 e PROCONVE L8, devem ser seguidas as prescrições das
3828 normas ABNT NBR 12... Bom, aqui de novo... E normas sucedâneas
3829 referenciadas pelo IBAMA. Aqui eu sugiro que a gente retire a citação às normas e
3830 coloque... E coloque o que tem sido colocado nas outras normas. IBAMA.

3831

3832

3833 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (IBAMA)** – Não vejo...
3834 Gilberto Werneck, IBAMA. EU não vejo diferença, Zilda, do IBAMA referenciar
3835 uma norma ou a própria Resolução do CONAMA referenciar a norma. Essas
3836 normas elas serão sim, utilizadas, continuadas, né? A serem utilizadas sobre
3837 NBRs, normas técnicas já publicadas e que tenha esse... Esse caráter...

3838

3839

3840 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
3841 Desculpe, eu errei. Eu errei. Tá certo. Tá certo. Não é o mesmo caso. Tá certo.

3842

3843

3844 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (IBAMA)** – Não é o
3845 mesmo caso.

3846

3847

3848 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Não.
3849 Não é o mesmo caso. Essas são NBRs. Exatamente. Desculpa. Atropelei aqui. §
3850 Único para a medição da emissão de amônia, os ensaios deverão ser realizados
3851 segundo o item 7.1 do Anexo V do Regulamento Europeu, até ser publicada a

3852 regulamentação nacional equivalente, pelo IBAMA ou por normas técnicas por
3853 eles... Por ele referenciadas. Gilberto.

3854

3855

3856 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (IBAMA)** – Gilberto
3857 Werneck, IBAMA. Nesse caso eu sugiro que não seja somente um parágrafo. Seja
3858 um novo artigo e que também seja usada a mesma... A mesma linguagem sobre
3859 publicações que são normativas pelo IBAMA ou Norma Técnica brasileira por ele
3860 referenciada.

3861

3862

3863 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Tá.
3864 Então, a proposta do IBAMA é transformar esse § Único num artigo. Coloca
3865 depois dele, não? 14 A. Mas depois do § Único. É. Isso. Isso. Cola... Isso. Coloca
3866 aí. 14 A seria o artigo. (...) 14 A. Coloca, então, antes de 14 A. Transforma ele,
3867 deixa ele assim e coloca no final aquela terminologia que já tinha sido citada
3868 antes. Em relação à regulamentação, procedimentos, parará, parará. Pronto. Cola
3869 aí, isso mesmo. Aí a gente conserta lá, o 14. Mais um pouquinho. Isso. Até a
3870 publicação, né? Até a publicação de procedimento. Tá faltando uma coisa. Até...
3871 Até a publicação do procedimento. Eu acho que tá faltando um verbo, (...). Alguma
3872 sugestão adicional no art. 14? CNI?

3873

3874

3875 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea)** – Henry, Anfavea-CNI. Nós
3876 temos a sugestão da inclusão de parágrafos nesse art. 14.

3877

3878

3879 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
3880 Parágrafos adicionais?

3881

3882

3883 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea)** – Parágrafos adicionais, pa...
3884 Nós temos três... Seriam 3 parágrafos, § 1º, 2º e 3º. O § 1º...

3885

3886

3887 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Pode
3888 ler, por favor.

3889

3890

3891 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea)** – Fazer a primeira leitura, depois
3892 eu repito, se for o caso. Não. § 1º. Os veículos... § 1º seria o seguinte, os veículos
3893 flex fuel para efeito de homologação, deverão ser ensaiados duas vezes com
3894 gasolina, e duas vezes com etanol, e também duas vezes com a mistura em
3895 volume de 50% de cada um desses combustíveis. Os resultados reportados
3896 devem corresponder à média aritmética desses ensaios para cada combustível.
3897 Essa prática já existia. Então, repetindo. § 1º, os veículos flex fuel, vírgula.

3898 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Os**
3899 **veículos flex.**
3900
3901
3902 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) – Flex fuel.**
3903
3904
3905 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Fuel.**
3906
3907
3908 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) – Flex fuel. É inglês, mas é a**
3909 **denominação adotada...**
3910
3911
3912 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Fuel,**
3913 **de fuel de combustível?**
3914
3915
3916 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) – Fio combustível. Flex fuel.**
3917
3918
3919 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Não.**
3920 **É junto.**
3921
3922
3923 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) – Não. É separado.**
3924
3925
3926 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
3927 **Separado.**
3928
3929
3930 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) – Separado. Flex fuel.**
3931
3932
3933 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – É**
3934 **separado. É fuel.**
3935
3936
3937 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) – Um L só. Fuel.**
3938
3939
3940 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – É um**
3941 **L só, né? É. Pode separar. É duas palavras. Os veículos flex fuel...**
3942
3943

3944 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea)** – Flex fuel, vírgula, para efeitos
3945 de homologação, vírgula, deverão ser ensaiados duas vezes com gasolina,
3946 vírgula, duas vezes com etanol e duas vezes com a mistura em volume... Com a
3947 mistura de 50% em volume desses dois combustíveis. Mistura de 50% em volume
3948 desses dois combustíveis. Ponto. Os resultados... Continuando a frase, né? Os
3949 resultados reportados devem corresponder à média aritmética desses ensaios
3950 para cada combustível. Essa prática... Justificando, isso já é uma prática que hoje
3951 se aplica para os veículos flex. § 2º.

3952

3953

3954 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

3955

3956

3957 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea)** – Para cada combustível.

3958

3959

3960 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
3961 Deixa eu sugerir botar uma vírgula ali, antes de resultados, tá? Cujos resultados
3962 reportados... Combustíveis, vírgula. No meio. No meio ali, antes daquela primeira
3963 frase. Combustíveis, vírgula, cujos resultados devem corresponder... Tira o
3964 ‘reportados’. Não precisa do reportados. Devem corresponder à média... À média,
3965 né? Tem uma crase. À média aritmética desses ensaios para cada combustível.
3966 Corrige, que não tem o ‘i’ no meio, aritmética. Isso. Tá parágrafo... O outro... Um
3967 novo parágrafo.

3968

3969

3970 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea)** – § 2º. O fabricante ou
3971 importador...

3972

3973

3974 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Não.
3975 Pode botar na sequência, ele vai colocar... Pode colocar na sequência, não
3976 precisa botar novo parágrafo de novo. Isso.

3977

3978

3979 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea)** – O fabricante ou importador
3980 poderá...

3981

3982

3983 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – O
3984 importador poderá...

3985

3986

3987 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea)** – Vírgula, opcionalmente,
3988 vírgula, realizar um terceiro ensaio para compor a média dos resultados.

3989

3990 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Um**
3991 **terceiro ensaio.**

3992

3993

3994 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) – Poderá realizar um terceiro**
3995 **para compor a média dos resultados.**

3996

3997

3998 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Isso.**

3999

4000

4001 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) –** Justificando, antigamente a
4002 **gente fazia sempre 3 ensaios com cada combustível, se verificou que era perda de**
4003 **tempo, porque os ensaios eram muito próximos dos resultados e passamos a**
4004 **adotar uma prática de se fazer 2 ensaios, os resultados eram muito próximos**
4005 **dispensava fazer o terceiro. Aqui nós estamos mantendo exatamente essa prática,**
4006 **só que estamos oficializando isso, é um ganho de tempo pra todos os lados e**
4007 **colocaria, como eventualmente pode ser que os resultados não sejam muito**
4008 **próximos, tá colocando um terceiro ensaio caso haja uma dispersão maior entre**
4009 **os resultados. E o § 3º, os veículos bicombustíveis, esse só pra todos**
4010 **entenderem, há uma diferente entre veículos flex fuel e veículos bicombustíveis.**
4011 **Veículos flex fuel são aqueles que usam mais de um combustível no mesmo**
4012 **tanque e o motorista não precisa fazer nada pra... Quando muda o combustível.**
4013 **Esse é um veículo flex fuel. O veículo biocombustível usa dois combustíveis em**
4014 **tanques separados, por exemplo, gasolina com gás é um veiculo bicombustível.**
4015 **Então, os veículos bicombustíveis, vírgula, para efeito de homologação... Para**
4016 **efeitos de homologação. É a mesma (...) lá do anterior. Deverão ser ensaiados**
4017 **duas vezes com cada combustível de referência... Cada combustível de**
4018 **referência. Referência, vírgula, cujos resultados... Cujos resultados devem**
4019 **corresponder à média aritmética desses ensaios para cada combustível. Aí nesse**
4020 **caso não se justifica fazer meio a meio, não existe essa situação. Ou tá um**
4021 **usando ou tá usando o outro. É igual...**

4022

4023

4024 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Dos**
4025 **resultados... A média desses ensaios para cada combustível. É a mesma coisa.**
4026 **Era isso?**

4027

4028

4029 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) – Isso. Obrigado.**

4030

4031

4032 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4033 **Alguma proposta de emenda a mais? Art. 15º. Para medição... Alguma proposta**
4034 **de emenda? Eu perguntei, ninguém respondeu, vamos adiante. Para medição da**
4035 **emissão de poluentes provenientes da emissão evaporativa e da emissão de**

4036 vapor durante o abastecimento das fases PROCONVE L7 e PROCONVE L8, os
4037 ensaios deverão ser realizados segundo a regulação dos Estados Unidos da
4038 América, 40 FR... CFR parte 86, considerando que o ciclo dinamométrico deverá
4039 ser conforme a NBR 6 601 de 2012, até ser publicada a regulamentação nacional
4040 equivalente pelo IBAMA por Norma Técnica por ele referenciada. § 1º. Para
4041 efeitos de homologação, os veículos denominados flex ou bicombustíveis deverão
4042 ser ensaiados somente com os combustíveis de referência para ensaios gasolina
4043 E 22 e Etanol de referência. § 2º. Para efeitos de homologação será exigido
4044 apenas um ensaio por combustível. Tem mais parágrafo? Certo. ANAMMA pediu a
4045 palavra e depois Cetesb... ANAMMA pediu primeiro. Eu tô controlando.

4046
4047

4048 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, falando em
4049 nome da ANAMMA. Tem alguns poucos comentários a respeito desse artigo. O
4050 primeiro é uma questão só formal. Essa citação 40 CFR parte 86, ela aparece ao
4051 longo de todo o texto aí, de diversas formas diferentes, seria importante
4052 padronizar. Mas é sempre a mesma citação, às vezes aparece parte 86 capítulo
4053 40, não sei o... 40... Enfim, precisa padronizar isso. Outro ponto, eu acrescentaria
4054 um parágrafo, antes desse § 1º, com a seguinte redação, se puder anotar. Novo
4055 parágrafo. Durante os ensaios em dinamômetro... Dinamômetro, deverão ser
4056 registrados o parâmetro de comando e a vazão da purga do canister para
4057 avaliação... Purga. Vazão da purga do canister, não da (...). Purga. Isso. Purga.

4058
4059

4060 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4061 Purga do canister.

4062
4063

4064 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Do canister. Para
4065 avaliação da estratégia de purga, de novo. Isso. Depois eu queria um
4066 esclarecimento, não sei bem quem que colocou aquele § 2º que tem abaixo. Eu
4067 não vi motivo pra ele, queria saber por quê que ele foi... Por quê que ele tá no
4068 texto. Não sei se alguém do... Não sei se é do Ministério, do IBAMA.

4069
4070

4071 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – O §**
4072 **2º?**

4073
4074

4075 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – É. Para efeito de
4076 homologação será exigido apenas um ensaio. Eu não entendi muito bem o porquê
4077 de apenas um ensaio. Eu não me recordo disso.

4078
4079

4080 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Para**
4081 **efeito de homologação será exigido apenas um ensaio por combustível.**

4082 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Pois é, eu não me
4083 recordo do porquê dessa limitação. Se eu não posso repetir o ensaio. Talvez a
4084 Cetesb possa esclarecer. Obrigado.

4085

4086

4087 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Rui.**

4088

4089

4090 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. É porque é um ensaio de 48
4091 horas que nós estamos propondo. Então, seria duas vezes 48. Então, por conta
4092 dessa questão. Questão de logística mesmo.

4093

4094

4095 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Então, talvez seja
4096 apenas um ensaio válido por combustível. Aí ficaria melhor? Não sei.

4097

4098

4099 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4100 **Ensaio válido?**

4101

4102

4103 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Um ensaio válido.
4104 Se fizer o ensaio e não chegar num resultado válido...

4105

4106

4107 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Se**
4108 **ele não for válido ele vai ter que ser repetido. Eu acho que é redundante. Acho**
4109 **que é redundante colocar válido. Pode falar.**

4110

4111

4112 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Aqui, de manhã cedo se discutiu a questão
4113 das 48 horas. Então, o que eu vou falar pode parecer uma mudança de texto, mas
4114 é tão somente um detalhamento do texto, que seria, depois do CFR 40 parte 86,
4115 falar exatamente qual que é o trecho da... Do método. Então, ficaria 86.132.96 e
4116 86.133. 96. Aí vai diretamente onde tá o método que referencia às 48 horas.
4117 Então, assim, na realidade é só um detalhamento. Não é uma nova proposta.

4118

4119

4120 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Eu**
4121 **acho que não é uma nova proposta. Eu ia dizer, é uma correção. Então, depois**
4122 **de... Depois de 86...**

4123

4124

4125 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) – Ponto 132.**

4126

4127

4128 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4129 Antes da vírgula, ponto 132.

4130

4131

4132 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) – 132.96 e 86.133.96. Só isso.**

4133

4134

4135 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4136 Perfeito. É uma complementação.

4137

4138

4139 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) – (...) Se achar conveniente.**

4140

4141

4142 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4143 Perfeito. CNI.

4144

4145

4146 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Anfavea.** Bem, a
4147 nossa proposta é em linha com aquilo que nós estamos sugerindo já
4148 anteriormente, que nós até debatemos aqui, de que pra fase L7 deveríamos ter o
4149 ensaio de evaporativas, com ensaio de 24 horas. O entendimento como eu
4150 justifiquei anteriormente é de que isso seria já, um passo enorme no caminho do
4151 controle das emissões evaporativas e ao mesmo tempo seria mais condizente
4152 com a grande mudança que nós vamos ter que fazer em veículos e em todos os
4153 projetos e tudo que vai tá entrando no mercado. Então, em função disso a gente
4154 tava propondo e continuamos propondo, que numa primeira fase, pra fase L7, os
4155 ensaio sejam de 24 horas de duração. Os ensaios de 24 de duração, inclusive até
4156 por questões do limite que nós estamos propondo, eles não são conforme o seu
4157 regulamento europeu. Eles são conforme o regulamento... Não são conforme o
4158 regulamento americano proposto. Eles são conforme o regulamento europeu.
4159 Então, em função disso a nossa sugestão seria de incluir nos ensaios aqui, nos
4160 testes aqui. Como aqui tá falando de fase L7, e L8 junto, e a nossa proposta é que
4161 na L7 seria 24 horas e na L8 seria o 48 horas. Então, a nossa proposta seria aqui,
4162 incluir também: os ensaios deverão ser segundo o Anexo VII do regulamento
4163 europeu ECR 83, revisão 5, ensaio tipo 4. Não. Desculpa. Os ensaios na fase
4164 PROCONVE L7 deverão ser conforme o regulamento europeu, esse ECR 83
4165 revisão 5 ensaio tipo 4. E PROCONVE L8 os ensaios deverão ser conforme e (...).

4166

4167

4168 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

4169

4170

4171 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Segundo**
4172 regulamento europeu esse ECER 83. 83 é junto com E. 83. Revisão 5. Revisão 5,
4173 ensaio tipo 4 entre parênteses (ensaio tipo 4).

4174 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4175 **Minúsculo REV 5.**

4176

4177

4178 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – O corretor corrige.**
4179 **É, põe minúsculo. Nós não conseguimos... Nós escrevemos por extenso, revisão...**

4180

4181

4182 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Ele**
4183 **corrige?**

4184

4185

4186 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Nós não**
4187 **conseguimos resolver isso. Nós escrevemos por extenso. Revisão... Revisão 5,**
4188 **entre parênteses, ensaio tipo 4. É o 4 é em romano. IV. Isso. E aí o resto: e**
4189 **PROCONVE L8.**

4190

4191

4192 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

4193

4194

4195 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – É, lá em cima é**
4196 **PROCONVE L7 só.**

4197

4198

4199 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

4200

4201

4202 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Pode ser também.**

4203

4204

4205 **O SR. NÃO IDENTIFICADO – Deveriam ser respectivamente conforme, né?**

4206

4207

4208 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

4209

4210

4211 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4212 **Wanderley.**

4213

4214

4215 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Wanderley CNI.**
4216 **Eu gostaria que fosse registrado no... Na proposta anterior, a proposta... Isso.**
4217 **Esta. O apoio da Abiquim à proposta original. Pra esse texto.**

4218

4219

4220 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – A**
4221 proposta original do art. 15.

4222

4223

4224 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Isto.**

4225

4226

4227 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Tá.**

4228

4229

4230 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Tá? Por favor, CNI**
4231 Abiquim.

4232

4233

4234 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – De**
4235 novo, faz a mesma coisa que você fez na anterior. Isso.

4236

4237

4238 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

4239

4240

4241 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4242 Vamos seguir? ANAMMA.

4243

4244

4245 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) – Fábio, falando em**
4246 nome da ANAMMA. Eu vou voltar a mencionar o que eu tinha posto antes da
4247 purga, pelo seguinte, o processo de purga serve pra que voe limpe o canister, né?
4248 Então, quando você usa o veículo ele vai captando ou não abastecimento, ou,
4249 enfim, nas evaporativas todas, ele vai captando os vapores de combustível e
4250 absorvendo isso numa caixinha de carvão ativado, que é o canister. Quando você
4251 usa o veículo, ele puxa ar de fora limpando essa caixinha, esse canister e levando
4252 os vapores pra serem queimado junto como combustível do veículo. Isso, a
4253 estratégia de purga é algo que as montadoras fazem com muito cuidado, porque
4254 se você fizer uma purga muito grande enquanto o veículo tá num regime de baixo
4255 consumo, vamos dizer, eu vou aumentar a emissão de escapamento de HC, né?
4256 Então, é muito mais fácil eu purgar quando ele tá, por exemplo, na estrada, né?
4257 Que eu tô consumindo mais, eu tô num regime de mais auto consumo, mais alta
4258 temperatura e eu pego e queimo isso daí, não vai dá grande diferença. No
4259 procedimento americano, o pré-condicionamento do veículo ele é feito num ciclo
4260 urbano de comissão, naquele... Mai sum ciclo que a gente usa. Noi pré-
4261 condicionamento do ciclo europeu ele é diferente, ele usa muito mais ciclo
4262 estrada. Então, ele facilita muito, primeiro que divorcia do teste que a gente faz pra
4263 emissão e escapamento, eu vou ter um pré-condicionamento pro teste de
4264 escapamento e outro pro teste de evaporativa. Segundo é que, quando eu fizer o
4265 pré-condicionamento pro teste de evaporativa, eu vou limpar muito mais o canister

4266 do que do que acontece na maioria dos casos aqui no Brasil. Então, eu posso
4267 acabar com isso tendo um resultado da evaporativa, melhor do que vai acontecer
4268 na prática, né? Eu tô limpando mais do que deveria aquele canister.

4269

4270

4271 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – É**
4272 **uma orientação pro ensaio.**

4273

4274

4275 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) – Uma orientação**
4276 **de... Eu não aceitaria acrescentar aquele ensaio europeu por conta disso.**

4277

4278

4279 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Você**
4280 **tá pedindo, então, a sua proposta é de um novo parágrafo e substituição? Não?**

4281

4282

4283 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) – Não. Eu não tô**
4284 **fazendo proposta de um novo parágrafo. Eu fico com a redação inicial. Eu só tô**
4285 **justificando por quê que eu não vejo com bons olhos essa proposta.**

4286

4287

4288 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Tá**
4289 **bom. Então, vamos lá. Próximo. Nós tínhamos 16. Para as fases PROCONVE L7**
4290 **e PROCONVE L8, os fabricantes ou importadores deverão comprovar o**
4291 **atendimento aos limites máximos de emissão de poluentes por 160 mil**
4292 **quilômetros ou 10 anos de uso. § 1º, para veículos cujos agrupamentos de**
4293 **motores classificados conforme a NBR 14008/2012, tenham previsão de vendas**
4294 **anuais maiores que 15 mil unidades, os fatores de deterioração UFD deverão ser**
4295 **determinados conforme Norma ABNT 14.008/2012, ou norma sucedânea**
4296 **referenciada pelo IBAMA, dentro de um prazo máximo permitido de 24 meses**
4297 **após o ano subsequente, em que o critério de vendas anuais foram ultrapassado.**
4298 **§ 2º, para veículos cujos agrupamentos de motores classificados conforme a NBR**
4299 **14.008/2012, tenham previsão de vendas anuais de até 15 mil unidades, poder-se-**
4300 **ão adotar opcionalmente os valores de fatores deterioração, conforme tabela 4 do**
4301 **anexo desta Resolução. Tem § 3º. § 3º, durante a aquisição dos fatores reais de**
4302 **deterioração, de 160 mil quilômetros para os casos de famílias de veículos que já**
4303 **tem o UFD determinado para 80 mil quilômetros, será considerado o UFD real,**
4304 **caso este seja maior que o UFD constante na tabela 4 do anexo dessa Resolução.**
4305 **§ 4º, no caso de um agrupamento de motores estabelecidos, conforme NBR**
4306 **14.008/2012 ou norma sucedânea referenciada pelo IBAMA e que já tenha UFD**
4307 **determinado e que tenha sofrido alterações nos sistemas de pós-tratamento, as**
4308 **correções dos FDs deverão atender os procedimentos estabelecidos em Instrução**
4309 **Normativa a ser emitida pelo IBAMA. § 5º, é facultado ao fabricante ou importando**
4310 **apresentar o UFD obtido para cada poluente de forma distinta. Propostas de**
4311 **emenda? ANAMMA?**

4312 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio da ANAMMA.
4313 No § 3º, eu acho que era, dos UFD de 60 mil quilômetros... Isso. De 80 mil
4314 quilômetros, nessa eu vou propor uma alteração...

4315

4316

4317 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Nós
4318 temos umas correções a fazer também, em termos de português, adequar
4319 linguagem, não de forma.

4320

4321

4322 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Tá. Para... Deixa eu
4323 ver como é que tá isso. Para os casos de famílias de veículos. Tem até... O texto
4324 já tá ali embaixo, ó, para os casos de veículos... Família de veículos que já tenham
4325 UFD determinado para 80 mil quilômetros... Para os casos de famílias, né? Isso.
4326 80 mil quilômetros. Aí depois da vírgula, poderá alternativamente ser considerado
4327 um FD... Ser considerado... Poderá alternativamente, não poderão alternadamente
4328 ser considerado um UFD para 160 mil quilômetros, extrapolado... Extrapolado,
4329 com X. Linearmente a partir... A partir do UFD para 80 mil quilômetros. Ou de UFD
4330 real para 80 mil quilômetros. Tá. Aí pode apagar o resto. Termina a frase aí. Só
4331 justificando, o fator de deterioração ele é tomado... Ele é tirado pra quilometragem
4332 que você tá fazendo o texto. Né? Então, se eu vou aplicar ele pra ser nos 60 mil
4333 quilômetros eu vou precisar fazer um ajuste no fator que ele tinha obtido antes,
4334 apenas pra 80 mil. É só essa... Esse comentário.

4335

4336

4337 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – É
4338 isso?

4339

4340

4341 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

4342

4343

4344 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Tem razão. O
4345 fabricante...

4346

4347

4348 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

4349

4350

4351 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – A última linha podia
4352 manter. Volta o que tava. É, copia de cima. Caso este seja a maior UFD constante
4353 na tabela 4. Tá ali, na linha de cima. É. Não era pra retirar não. Aí acho que
4354 soluciona (...).

4355

4356

4357 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4358 Cetesb.

4359

4360

4361 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) – Rui, Cetesb. Nós gostaríamos de tá... Dar**
4362 **uma nova redação ao § 3º. Lê**

4363

4364

4365 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Só**
4366 **um minutinho Rui, ele tá terminando ali, a anterior. Deu? É isso aqui? É?**

4367

4368

4369 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

4370

4371

4372 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Vai**
4373 **lendo aí. Lê pra todos, por favor, enquanto ele vai...**

4374

4375

4376 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) – § 3º. Para veículos que já tem UFD**
4377 **determinado para 80 mil quilômetros, esse deverá ser utilizado caso seja maior**
4378 **que o UFD constante na tabela 4 do anexo desta Resolução, até a obtenção dos**
4379 **fatores previstos no § 1.**

4380

4381

4382 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

4383

4384

4385 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) – Propomos também a eliminação o § 4º.**

4386

4387

4388 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

4389

4390

4391 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4392 **Pronto? Alguma proposta de emenda a esse artigo e parágrafos? Vou seguir. 17.**
4393 **Métodos de ensaios de durabilidade alternativos, poderão ser aprovados pelo**
4394 **IBAMA, desde que o fabricante ou importador comprove a equivalência, o maior**
4395 **rigor em relação à norma ABNT 14.008 de 2012, ou norma sucedânea**
4396 **referenciada pelo IBAMA. Depois a gente coloca essas correções no texto de...**
4397 **Em relação à norma. Na revisão a gente faz.**

4398

4399

4400 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Doutora Zilda.**
4401 **Wanderley, CNI. A Anfavea quer fazer uma manifestação de sugestão.**

4402

4403 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Por**
4404 favor.

4405

4406

4407 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) – José César pontes... José Cesar**
4408 pontes, CNI/Anfavea. No § 5º do art. 16º...

4409

4410

4411 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Já**
4412 tinha pulado esse. Cochilou aí o cachimbo cai.

4413

4414

4415 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) – É uma proposta de continuar o**
4416 parágrafo, acrescentar mais algumas palavras depois do aditivo. Então, de forma
4417 aditiva, vírgula, devendo neste caso aplicá-los a todos os poluentes. Eu gostaria
4418 também de solicitar um esclarecimento do comentário que foi sugerido pelo Fábio.
4419 Pela ANAMMA. No parágrafo, acho que foi complementação do § 3º. Nesse
4420 mesmo. Então, caso o veículo já tenha um UFD determinado, poderá ser utilizado
4421 uma extrapolação, né? Onde tá? Isso. Poderá ser extrapolado. No caso do critério,
4422 o critério de família, ele é determinado na NBR 14.008, esse critério tá sendo
4423 modificado pra nova norma atualizada pra 160 mil quilômetros. Então, eu acho
4424 que precisaria ficar claro que e a gente tá falando nesse caso, desde que ele
4425 pertença, atenda ao critério da norma. É só esse o comentário, né? É uma
4426 sugestão.

4427

4428

4429 **O SR. NÃO IDENTIFICADO – Você tem uma proposta de como ajustar a**
4430 redação? Não vejo problema.

4431

4432

4433 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) – Atendendo ao critério da norma**
4434 14.008 para 160 mil quilômetros.

4435

4436

4437 **O SR. NÃO IDENTIFICADO – Pode acrescentar a sugestão dele. Pode**
4438 complementar.

4439

4440

4441 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Tá**
4442 difícil de ouvir aqui.

4443

4444

4445 **O SR. NÃO IDENTIFICADO – Podemos aceitar a sugestão dele complementar a**
4446 minha proposta ali.

4447

4448

4449 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Vírgula. Então, atendendo ao
4450 critério de família.

4451

4452

4453 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
4454 Atendendo ao critério.

4455

4456

4457 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Ao critério de família,
4458 estabelecido conforme NBR 14.008, para 160 mil quilômetros.

4459

4460

4461 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Aí
4462 cola lá a citação da NBR. Ali. Ali. Ali. Já passou. Aí, ó. NBR 14.008.

4463

4464

4465 **O SR. NÃO IDENTIFICADO** – Aí não tem a indicação do ano dela. Sem essa
4466 indicação, esses dois pontos, 2012, para, ao invés disso, né? Para 160 mil
4467 quilômetros.

4468

4469

4470 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Por
4471 quê que você tirou o ano, então?

4472

4473

4474 **O SR. NÃO IDENTIFICADO** – Porque essa norma ela vai... Hoje ela é
4475 responsável só...

4476

4477

4478 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Mas
4479 não tem problema nenhum não. Você pode citar o ano que depois ela é
4480 referenciada. Eu acho que...

4481

4482

4483 **O SR. NÃO IDENTIFICADO** – É que quando ela mudar do não, ela vai mudar o
4484 critério e esse critério que a gente tá falando aqui é um novo critério.

4485

4486

4487 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

4488

4489

4490 **O SR. NÃO IDENTIFICADO** – É, eu acho que pode manter o ano e colocar 'ou
4491 sucedânea'.

4492

4493

4494 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Se
4495 mudar o critério não muda de número. Mas...

4496

4497

4498 **O SR. NÃO IDENTIFICADO –** Então, dois pontos 2012 ou norma sucedânea, para
4499 (...).

4500

4501

4502 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4503 Deixa (...) tá pedindo. Certo?

4504

4505

4506 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Certo. Só uma
4507 parte, como foi complementado, eu acho que podia colocar proposta ANAMMA
4508 CNI. Não sei se...

4509

4510

4511 **O SR. NÃO IDENTIFICADO –** Não. Não. Eu tô querendo só saber se o que você
4512 estava falando era isso aí.

4513

4514

4515 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4516 Vamos seguir adiante? Próximo artigo. 17. Tava no 17 já. Alguma sugestão de
4517 emenda ao art. 17? Eu já havia lido. Art. 18, dos sistemas de diagnose abordo,
4518 OBD. Será publicado pelo IBAMA em até 2 anos, a partir da entrada em vigorar
4519 dessa resolução, regulamentação para OBD a ser aplicada, implementada para os
4520 veículos das fases PROCONVE L7, e L8, a ser denominado OBD BR 3. § 1º. A
4521 regulamentação para OBD será aplicável para veículos equipados com
4522 motorizações do ciclo diesel e com ignição por centelha. § 2º. Os critérios de
4523 padronização de OBD, né? Ou do OBD, incluindo, mas não se limitando a
4524 conectores, código de falha, serviços de diagnose, protocolo de comunicação,
4525 deverão manter a padronização do OBD para veículo leves, determinada pelo art.
4526 3º da Instrução Normativa do IBAMA 24 de 2009, pela Norma ISO 15.031.
4527 Sugestões de emendo? ANAMMA? CNI e Cetesb.

4528

4529

4530 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Fábio, ANAMMA.
4531 No caput do art. 18, se puder copiar. Só uma complementação. Ao final dele, em
4532 vez do (...) OBD BR 3, tomando como referência o disposto no CFR, título 40 parte
4533 86, parágrafo... Parte 86, § 86.1806 on-board diagnóstico. Não. On. On-board.
4534 Diagnóstico. Não tem aquele um ali? É on-board. Isso. Não. Não tem um. Tem o
4535 on. On-board. Isso. Isso. Isso porque os procedimentos todos que a gente adota
4536 para veículos leves são baseados no CFR. Então, achei importante colocar essa
4537 complementação aí. Agora no § 2º, podia copiar também. Vou só ler o começo,
4538 aqui tá igual. Os critérios de padronização do OBD, incluindo, mas não se
4539 limitando a conectores, códigos de falhas, serviços de grande diagnose, protocolo

4540 de comunicação, deverão manter a padronização do OBD para veículos leves e
4541 obedecer a todos os requisitos... Tira esse 'determinada pelo art. 3º'. Das
4542 Instruções Normativas... Normativas do IBAMA 126/2006 e 24/2009. Ah não. Não
4543 precisava... Não precisava tirar o 24. São os dois. E 24/2009, e das normas... Das
4544 normas ISO 15031, que já tá aí, entre parênteses... ISO. Tem um 's' a mais. ISSO
4545 15031 (partes 1 a 7) e... 1 a 7... Árabe mesmo. 1 a 7. Isso. E ISSO 15765 parte
4546 4. 765 (parte 4). E eu vou propor também, a inclusão de um novo parágrafo, § 3º.
4547 § 3º, o sistema OBD deverá permitir acesso, independentemente do uso de
4548 equipamentos disponíveis apenas no fabricante ou de uma senha... Apenas no
4549 fabricante, ou de uma senha, aos parâmetros determinados no CFR, título 40
4550 parte 86, § 86.108.... 1806. Desculpe. Traço 05, para monitoramento em tempo
4551 real durante os ensaios de emissão, através do conector OBD, de maneira a
4552 possibilitar a exploração dos dados recolhidos sem necessidade de decodificação,
4553 a não ser que estas informações sejam normalizadas. Vou propor a inclusão num
4554 § 4º ainda e um § 5º. Eu não sei se precisa copiar o título sempre. § 4º seria, os
4555 códigos de falhas, datas de início e respectivos reparos... Datas de início e de
4556 respectivos reparos, devem permanecer gravados mesmo após a desconexão
4557 elétrica das baterias do veículo, pelo prazo mínimo de 400 dias consecutivos.
4558
4559

4560 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Você
4561 tem, Fábio, essas propostas em...?

4562

4563

4564 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Tem naquele...
4565 Naquele (...).

4566

4567

4568 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4569 Porque esse ditado tá ficando cansativo. Eu acho que é melhor botar direto no...
4570 Ainda tem mais proposta?

4571

4572

4573 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Tem só o § 5º que
4574 tem 3 linhas. Mas, pode pegar de lá.

4575

4576

4577 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4578 Naquele de ontem?

4579

4580

4581 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** É. Eu tinha me
4582 esquecido que eu tinha passado pra você ontem, mas está lá.

4583

4584

4585 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Pois
4586 é, porque senão...

4587

4588

4589 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Esse § 5º aí.
4590 Desculpe. É bem mais fácil. Tem toda razão. Era só isso.

4591

4592

4593 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4594 Alguém tem mais alguma proposta de... Me perdi agora. Depois dessa aí eu já me
4595 perdi. Vou passar pro Rui, depois eu passo pra CNI e pro PROAM.

4596

4597

4598 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Rui, Cetesb. Proposta de alteração do § 2,
4599 é a remoção do art. 3º... No § 2 dois tá referenciado o art. 3º da Instrução
4600 Normativa 126.

4601

4602

4603 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4604 Artigo ou parágrafo 3º?

4605

4606

4607 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** É. Mais correção.

4608

4609

4610 **A SRª. MARÍLIA MARRECO CERQUEIRA (MMA) –** Gente, isso é uma correção,
4611 porque na verdade a IN anterior não foi totalmente (...).

4612

4613

4614 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Isso. Isso mesmo.

4615

4616

4617 **A SRª. MARÍLIA MARRECO CERQUEIRA (MMA) –** Pela IN de 2009. Então, a
4618 gente vai só corrigir, tirar a menção ao at. 3º, que na verdade é a IN como um todo
4619 e incluir aquela IN inicial que foi tachada. Então, seria botar, determinada pelas
4620 INs do IBAMA tais e tais e pela norma tal. É mais correção.

4621

4622

4623 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** É
4624 correção. Pode botar no texto. Pelas Instruções Normativas. Aí coloca no plural.
4625 Tira o tachado e coloca um 'e'.

4626

4627

4628 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** E incluir a 24 de 2009.

4629

4630

4631 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Já tá**
4632 **lá.**

4633

4634

4635 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) – Já tá lá. Perfeito.**

4636

4637

4638 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Opa!**
4639 **Volta. É as duas aí. É. Tá. E... Apagou ali, o meio. Apagou uma. Qual é o número**
4640 **da outra?**

4641

4642

4643 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

4644

4645

4646 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – E 24**
4647 **de 2009. Depois de 2006 põe 'e 24'. É, tá certo. A outra é?**

4648

4649

4650 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) – A inclusão de um § 3º, que nós também**
4651 **submetemos a você, mas posso ditar. Enquanto ele escreve eu posso ler, né?**
4652 **Acho que seria legal.**

4653

4654

4655 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Tá.**

4656

4657

4658 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) – Né? § 3º. Até o regu... Até a**
4659 **regulamentação do sistema OBD BR 3, os veículos da fase PROCONVE L7 e L8**
4660 **deverão atender aos requisitos do sistema OBD BR 2, previstos na Resolução**
4661 **CONAMA 354/2004.**

4662

4663

4664 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – A**
4665 **CNI também é emenda? Enquanto... Enquanto o (...). Já copiou?**

4666

4667

4668 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) – José Cesar Pontes, CNI/Anfavea.**
4669 **Sugestão no caput do art. 18. Na verdade é pra mudar só a parte da data. Então,**
4670 **será publicada pelo IBAMA, no mínimo 30 meses antes da entrada em vigor da**
4671 **fase PROCONVE L7. E aí o texto continua.**

4672

4673

4674 **O SR. NÃO IDENTIFICADO – Ele é 2 anos, ele colocou 30 meses?**

4675

4676

4677 **O SR. NÃO IDENTIFICADO** – 30 meses antes.

4678

4679

4680 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO** – Presidente da CTQAGR (MMA) – Em
4681 até 30 meses...

4682

4683

4684 **O SR. NÃO IDENTIFICADO** – No mínimo 30 meses antes da entrada em vigor da
4685 fase L7, PROCONVE L7.

4686

4687

4688 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO** – Presidente da CTQAGR (MMA) – E
4689 até, é, no mínimo é a mesma coisa, né?

4690

4691

4692 **O SR. NÃO IDENTIFICADO** – E a razão pra isso é que o período de 2 anos
4693 levaria ao estabelecimento desse procedimento de ensaio num prazo muito
4694 próximo da efetividade da entrada em vigor da fase L7, não dando tempo de se
4695 fazer as calibrações e modificações necessárias pro veículo L7 já nascer
4696 atendendo a fase OBD BR 3. Por isso, então, seria necessário um trabalho
4697 concentrado, pra que em 6 meses, até metade do próximo ano esse... Essa... O
4698 detalhamento do sistema OBD BR 3 fosse publicado pelo IBAMA.

4699

4700

4701 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO** – Presidente da CTQAGR (MMA) – Tá
4702 bom. Oi?

4703

4704

4705 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

4706

4707

4708 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO** – Presidente da CTQAGR (MMA) – Não.
4709 Antes da...

4710

4711

4712 **O SR. NÃO IDENTIFICADO** – Acho que foi dada uma cópia errada aí. Será?

4713

4714

4715 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO** – Presidente da CTQAGR (MMA) –
4716 Assim, ó. Em 30 meses, a partir da entrada em vigor dessa Resolução.

4717

4718

4719 **O SR. NÃO IDENTIFICADO** – Não. Não.

4720

4721

4722 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Não.**
4723 Antes da entrada não pode.

4724

4725

4726 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

4727

4728

4729 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Não.**
4730 A entrada em vigor da Resolução é a partir o ato da publicação dela no Diário
4731 Oficial.

4732

4733

4734 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

4735

4736

4737 **O SR. NÃO IDENTIFICADO – Antes da fase PROCONVE L7. Foi como eu...**

4738

4739

4740 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Olha**
4741 **o texto que tá escrito lá na tela. Tá errado. Pois é. Será publicado... Será**
4742 **publicado pelo IBAMA em até 30 meses...**

4743

4744

4745 **O SR. NÃO IDENTIFICADO – Antes da entrada em vigor da fase PROCONVE L7,**
4746 **regulamentação para OBD...**

4747

4748

4749 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4750 **Antes da entrada em vigor, da fase PROCONVE... L 7.**

4751

4752

4753 **O SR. NÃO IDENTIFICADO – Vírgula, regulamentação para OBD, aí continua o**
4754 **texto original.**

4755

4756

4757 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4758 **Agora deixa o resto. Isso. Aí o final tá redundante, não? Para ser aplicada e**
4759 **implementada para os veículos da frase PROCONVE L7 e L8. É isso mesmo?**

4760

4761

4762 **O SR. NÃO IDENTIFICADO – Sim.**

4763

4764

4765 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Era**
4766 **isso?**

4767

4768 **O SR. NÃO IDENTIFICADO** – Exato.

4769

4770

4771 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO** – Presidente da CTQAGR (MMA) –
4772 PROAM.

4773

4774

4775 **A SR^a. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Carmen, PROAM. Eu
4776 queria pedir um esclarecimento pro Fábio. A parte de OBD pra nós é
4777 extremamente importante pelo que vai significar esse controle. Vocês colocaram
4778 especificação americana. Eu tinha uma referência, tanto californiana como
4779 Europeia. Eu queria que você, se você puder hoje, senão a gente faz de outra vez,
4780 que explicasse um pouco uma comparação dessas, desse PBD, o que significa
4781 com relação ao mais rígido californiano ou alguma outra... O que... Como é esse
4782 OBD? Porque é, de fato, um ponto extremamente importante.

4783

4784

4785 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio da ANAMMA.
4786 De fato, você tem toda razão. O OBD é um ponto muito importante, foi por isso
4787 que nós fizemos essa inserção. Ele tava baseado aqui a única menção que tinha a
4788 OBD era a menção ao OBD europeu. Só que todo procedimento de leve está
4789 voltado pra Legislação Norte Americana. Então, misturar procedimentos pra gente
4790 é uma coisa que pode trazer... Trazer dificuldades, pro isso que nós preferimos ir
4791 no CFR e buscar as referências do CFR e o CFR cita o da Califórnia, ele é
4792 baseado no da Califórnia. Então, nós tínhamos a necessidade de replicar os dois,
4793 né? Pra manter sempre na mesma base. A gente continua citando, como outros
4794 tantos artigos a gente citou o CFR. (...) citação no CFR. E no CFR ele chama o
4795 procedimento da Califórnia. Eu não achei necessário colocar tudo. Foi só isso.

4796

4797

4798 **A SR^a. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Obrigada. Zilda, eu preciso
4799 tecnicamente dar uma avaliada nisso. Se eu tiver uma sugestão desse item eu
4800 posso fazer...

4801

4802

4803 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO** – Presidente da CTQAGR (MMA) –
4804 Ainda tem a... Antes da votação pra propor (...).

4805

4806

4807 **A SR^a. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Obrigada.

4808

4809

4810 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Podemos discutir
4811 (...).

4812

4813

4814 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
4815 Certamente a gente... Gente, já são 4 e meia, nós não vamos conseguir,
4816 infelizmente, começar a votar essa matéria hoje. Mas a gente consegue pelo
4817 menos consegue mapear todas as divergências até o final dos trabalhos. Vamos
4818 ver se consegue.

4819

4820

4821 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI) –** Eduardo Miyashita,
4822 CNI/Anfavea. Eu queria só fazer um questionamento de qual seria a aplicação
4823 legal de colocar um texto tomando como referência o disposto no CFR, título 40
4824 parte 86, etc., porque isso significa que o OBD BR 3 vai necessariamente ter que
4825 seguir o CFR americano, quer dizer, já vai obrigar isso ou não? Porque se for isso,
4826 de novo a mesma observação que eu fiz sobre aquele outro ponto da tomada de...
4827 Quer dizer, do registro de pressões. A gente já está legislando aqui, OBD BR 3,
4828 sem ter discutido antes. Quer dizer, não se pode colocar alguma coisa aqui sem
4829 ter sido discutido antes. Eu acho que é inconveniente, né? Então, eu queria só,
4830 quer dizer, eu sei que isso vai ser decidido na votação, mas é só pra entender se
4831 isso já necessariamente obriga a seguir a CFR americana ou se vai ser só como
4832 referência? Qual a utilidade de ter um parágrafo desses, né? Quer dizer, uma
4833 frase dessas.

4834

4835

4836 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Respondendo o seu
4837 questionamento. De fato a gente tá citando aí, porque existe uma série de
4838 determinações no CFR, que são importantes de serem seguidas pro OBD BR 3,
4839 né? E que a gente precisa dessas determinações, inclusive, da lista de parâmetros
4840 que são monitorados por OBD, da lista de parâmetros que são disponibilizados
4841 pelo OBD, pra Resolução que nós estamos fazendo aqui. É por isso que a gente
4842 colocou que deve se tomar como referência o CFR.

4843

4844

4845 **O SR. NÃO IDENTIFICADO –** Mas isso tá numa obrigatoriedade ou não? Porque
4846 aí a gente já está... Já está definindo o que é OBD BR 3 sem ter discutido dentro
4847 desse prazo que ainda vai ter. Eu acho que isso daí deveria caber dentro do prazo
4848 de discussão que vai ter pra definir o que vai ser OBD BR 3. Eu acho que é
4849 inconveniente colocar já alguma definição do que ele vai ser sem ter sido
4850 discutido.

4851

4852

4853 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Eu vou passar a
4854 palavra ao Gabriel, que ele tem aqui, considerações a fazer.

4855

4856

4857 **O SR. NÃO IDENTIFICADO –** A questão é, se é tomado como referência, se é
4858 obrigatório seguir ou se não for obrigatório não vejo a utilidade de colocar essa
4859 referência aí.

4860 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Gabriel Branco,
4861 ANAMMA. Tem várias exigências novas nessa Resolução, como evaporativa,
4862 enfim, tudo que tem de novo aqui, que já está resolvido no CFR em termos de
4863 OBD, de procedimentos, etc. Ficar inventando jabuticaba, misturando
4864 procedimento europeu com americano nessa altura não é legal. E a ideia de
4865 colocar aqui como referência, é, um princípio tem que seguir o que tá lá, mas dá
4866 uma abertura pra não fazer o BR 3, nacionalizar na forma mais conveniente. Eu
4867 entendo assim. Agora, não pra inventar uma coisa diferente das disposições de lá,
4868 a menos que a nacionalização exija, pra flex, pro... Enfim. Mas isso é uma diretriz
4869 que o CONAMA estaria dando pra discussão do OBD BR 3. É essa a intenção.
4870 Obrigado.

4871

4872

4873 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

4874

4875

4876 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (IBAMA)** – Gilberto
4877 Werneck, IBAMA. Nessa proposta do art. 18 o OBD ele é uma... Ele é uma
4878 normatização técnica, né? Então, nesse caso, não só tomando em base os dois,
4879 os OBD BR 1 e OBD BR 2. É necessário que pro... Talvez seja necessário pro
4880 OBD BR 3, que a gente referencie alguma Norma Técnica. Se vocês pegarem o
4881 que foi a Instrução Normativa 24, foi justamente isso, da questão de você ter um
4882 prazo exíguo de publicação e tem uma... E ela trata basicamente de metodologia.
4883 Então, ela é uma norma bastante densa tecnicamente, ela tá publicada como
4884 anexo de uma Instrução Normativa, mas ela tem um caráter técnico que é
4885 diferente de você normatizar procedimentos, que é o que o IBAMA faz para
4886 implementação do PROCONVE, 99% dos casos. Então, pro art. 18, uma proposta
4887 que se poderia ser conciliadora, até na questão de evitar, ou excessos, ou falta de
4888 referência técnica no momento, seria: o IBAMA deverá publicar ou referenciar
4889 Norma Técnica brasileira em até 2 anos, a partir da entrada em vigor, nananam,
4890 OBD. Então, fica como uma proposta, porque vai ser necessário justamente ter
4891 em vista que a gente tem um prazo exíguo, talvez não os 30 meses, talvez tenha
4892 que ter alguma discussão um pouco maior no prazo, mas a essência é, pode ser
4893 tanto uma Instrução Normativa ou uma Norma Técnica referenciada por OBD BR
4894 3. É uma proposta, então.

4895

4896

4897 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
4898 Então, vamos lá.

4899

4900

4901 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (IBAMA)** – Começa
4902 assim: o IBAMA deverá publicar... Vírgula, ou referenciar Norma Técnica
4903 brasileira... Vírgula, em até 2 anos e continua da mesma forma. Pode continuar ali,
4904 o texto que já tava. O Márcio poderia complementar pra mim algum ponto? Por
4905 favor, Márcio.

4906 **O SR. MÁRCIO BERALDO VELOSO (Ibama)** – Márcio do IBAMA. Nós, durante
4907 os últimos anos, publicamos várias normas que deveriam ter sido de cunho de
4908 agente mais especializado em Normas Técnicas. Nós fizemos isso por questões
4909 de urgência, mas nós temos que parar com isso. Quem tem que fazer Norma
4910 Técnica são as instituições habilitadas pra isso. Então, já chegou pra nós, pra
4911 fazer também, a norma do ciclo de condução pra veículo hídrico, que não... Quem
4912 tem que fazer. E aí acabou indo pra ABNT fazer a norma. Então, é desse espírito
4913 que nós estamos colocando. O IBAMA tem que normatizar o procedimento daquilo
4914 que vai ser para homologação. O IBAMA não tem mais que ficar fazendo Norma
4915 Técnica pra dar vasão pra uma situação que precisa ser considerada pra
4916 atendimento. Existe a agência própria pra isso.

4917

4918

4919 **A SRª. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Carmen, PROAM. Eu só
4920 queria complementar uma questão com relação à OBD e essa preocupação de ter
4921 uma referência completa. No caso de pesados nós fizemos uma OBD levemente
4922 jabuticaba, tirando dois requisitos básicos do controle do Arla. Nós temos hoje um
4923 em cada 5 caminhões com problemas, com fraudes, segundo a Polícia Federal.
4924 Então, talvez se tivéssemos um OBD um pouco mais robusto, nós teríamos um
4925 nível menor de problemas. Hoje nós controlamos o nível, não controlamos nem o
4926 consumo nem a qualidade, que é do OBD que nós copiamos. Então, eu acho que
4927 uma preocupação em colocar o requisito de um OBD completo é sim, uma
4928 preocupação dessa norma, dada uma experiência que tivemos, anterior, do
4929 jabuticaba, do OBD jabuticaba. Então, eu reafirmo a importância realmente, de ter
4930 uma referência.

4931

4932

4933 **A SRª. NÃO IDENTIFICADA** – Apromac, Zuleica.

4934

4935

4936 **O SR. JOSÉ CESAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Somente um... José César
4937 Pontes, CNI/Anfavea. Somente um esclarecimento. Esse OBD jabuticaba, ele foi
4938 necessário porque a gente não tinha a mesma realidade dos países onde a gente
4939 poderia se basear na regulamentação, quer seja nos Estados Unidos, quer seja na
4940 Europa, especificamente do veículo flex. Então, tivemos que criar aqui um... Um
4941 regulamento local.

4942

4943

4944 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – Já que foi aberto um parêntese
4945 sobre a questão das normas, é uma questão complicada, lógico, né? Os Estados
4946 Unidos, por exemplo, a Epiei, né? Ela produz suas próprias normas, o Governo
4947 trabalha insistentemente e existe o processo... É um processo público, né? Não é
4948 o caso da ABNT no sentido de que ela tem propriedade intelectual sobre a norma.
4949 Então, a discussão era sobre isso, não sobre a qualidade das normas. No
4950 momento a gente tá criticando, a gente sabe que tem normas boas e algumas são
4951 ruins, são criticadas pelo setor, inclusive que vai utilizar essas normas. Então, nem

4952 todo mundo está satisfeito, mas dá pra dizer que as norma em geral têm boa
4953 qualidade. Eu estou me referindo a ABNT especificamente. O que eu queria
4954 dizer... O Márcio saiu, né? Tá aí? Mas não tá ouvindo. O que eu queria dizer é
4955 que, é claro, num país pobre como o nosso, né? Que não tem condições de
4956 produzir o, órgão ambiental deveria realmente, ele, ter capacidade de produzir,
4957 mas não tem, infelizmente. Uma solução tem que ser encontrada. Também acho,
4958 ninguém está querendo colocar um problema aqui e não procurar a solução dele.
4959 Uma possibilidade seria a ABNT abrir mão, né? Da propriedade da... Da
4960 propriedade intelectual dos direitos autorais das normas que são citadas nas
4961 Resoluções, pra que a população tenha acesso, porque a população que eu digo,
4962 a sociedade em geral, né? Porque nós não somos mais uma colônia de dizer
4963 assim, que só os engenheiros é que entendem do assunto. Hoje você tem muita
4964 gente abordando questões técnicas que estão de acordo... Que interferem nas
4965 suas vidas ou no seu trabalho. Nós somos multidisciplinares hoje, estamos numa
4966 nova sociedade e o acesso tem que ser pra todos. Né? Quando você comercializa
4967 uma Lei que você é obrigado a cumprir, a gente tá vivendo um mundo lá pra trás
4968 do Século XV, né? O tempo do medieval. Esse acesso tem que ser
4969 disponibilizado. Então, eu só queria fechar esse parêntese, que essa á a minha
4970 opinião e o pedido que eu faço, que eu vou fazer, então, por escrito, já que não
4971 funcionou...

4972
4973

4974 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Essa
4975 Câmara Técnica já acatou essa tua preocupação nas versões anteriores, e se
4976 comprometeu colocar o texto padrão ao longo da Resolução. Eu acho que esse
4977 não é um... E vai até a Câmara de Assuntos Jurídicos assim, pra ver se essa
4978 redação que a gente tá propondo é apropriada. Eu peço que, manifestações
4979 substanciais, são 4:45 horas, tem gente já saindo pra pegar voo e aí a gente vai
4980 ficar fazendo comentário de opinião. Eu acho que isso é contraproducente pro
4981 nosso trabalho. Certo? Então, assim, vamos tentar avançar um pouquinho mais
4982 até o final... Até o final da tarde, pra gente ser mais produtivo, porque senão vai
4983 sobrar tudo pra próxima reunião. Duas Resoluções robustas pra serem discutidas
4984 na próxima reunião. Peço a compreensão dos senhores. Certo? Vamos seguir o
4985 próximo artigo, por favor. 19. Os veículos equipados com SCR, que utilizam
4986 agente redutor líquido, deverão atender os requisitos OBD estabelecidos nos
4987 anexos 9A, 9B, 9C 11 e 14 do Regulamento 4906 da União Europeia, até ser
4988 publicada a regulamentação nacional equivalente pelo IBAMA ou norma ABNT pro
4989 ele referenciada. Alguma proposta de emenda a esse texto? É, aí já tira... Zuleica,
4990 a gente se compromete a fazer a revisão pra próxima reunião, colocar esse texto
4991 da maneira como... Não deixa eu me esquecer, vocês dois, tá? A citação sim. Mas
4992 a gente leva isso pra jurídica de qualquer forma, tá? Não tem problema. CNI, a
4993 sugestão e texto.

4994
4995

4996 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – José César Pontes, CNI/Anfavea.
4997 Com relação ao art. 19, o regulamento da IC que tá mencionado, ele aplica-se

4998 exclusivamente pra veículos pesados e essa aqui é uma norma de veículos leves.
4999 O IBAMA já emitiu uma Instrução Normativa, a de nº 5, em 2013, que trata,
5000 inclusive dos veículos para OBD dos veículos equipados com o sistema SCR.
5001 Então, a nossa proposição é para excluir esse artigo.

5002

5003

5004 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – A**
5005 **CNI/Anfavea propõe a exclusão do art. 19. PROAM também tem sugestão de**
5006 **emenda ao texto? ANAMMA tem sugestão de emenda ao texto?**

5007

5008

5009 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) – Fábio da ANAMMA.**
5010 **Apenas um esclarecimento. E retirando esse artigo precisaria colocar alguma**
5011 **coisa no lugar, o quê que vocês sugerem? Vai referenciar essa norma que você**
5012 **falou ou vai deixar sem referência nenhuma?**

5013

5014

5015 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) – Eu entendo que a norma que eu**
5016 **mencionei ela continua válida.**

5017

5018

5019 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
5020 **Por favor, se identifique antes de falar, porque a reunião está sendo gravada.**

5021

5022

5023 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) – José Cesar Pontes, CNI/Anfavea.**
5024 **Respondendo o questionamento do Fábio, eu entendo que a IN 05 de 2013 é uma**
5025 **norma que continua válida. Eu acho que não é preciso falar que ela continua**
5026 **válida.**

5027

5028

5029 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) – Não precisa nem**
5030 **falar que ela é aplicável a essa fase que nós estamos tratando aqui. Pra isso que**
5031 **a gente tá fazendo a parte de OBD. Ele segue o quê? Segue Resolução 5. É isso.**
5032 **Colocaria no lugar?**

5033

5034

5035 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
5036 **Fábio, eu tô entendendo que essa é a proposta dele. Quer dizer, se ele quiser**
5037 **retirar e não colocar nada, retira. E tem a outra proposta que é essa que tá na tela,**
5038 **que é o que foi proposto na Resolução, se vai ser resolvido na hora da votação.**
5039 **Nós vamos verificar a norma e ver se tem alguma norma que pode ser substituída**
5040 **por essa, se essa proposta é do Ministério, do IBAMA e da ABEMA. Correto?**
5041 **Alguma sugestão adicional ao texto? Art. 20. Havia uma proposta de correção feita**
5042 **por nós, do Ministério, conforme regulamento detalhando aí, o regulamento**
5043 **americano. ANAMMA.**

5044 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio da ANAMMA.
5045 Eu tenho apenas uma inserção pra fazer, curta, dentro artigo (...).
5046
5047
5048 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Ela
5049 tá aqui no arquivo?
5050
5051
5052 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Tá no arquivo, mas
5053 é uma frase só, pode cuidar do arquivo ou (...). É só colocar condições
5054 determinantes pra sua entrada e funcionamento. Só isso. Não o que é mais rápido
5055 de fazer.
5056
5057
5058 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – É pra
5059 adicionar o texto ou é pra retirar do texto?
5060
5061
5062 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Adicionar esse
5063 texto.
5064
5065
5066 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
5067 Onde? No final?
5068
5069
5070 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Não. No meio. Aí.
5071 Esse azulzinho aí.
5072
5073
5074 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
5075 Condições (...).
5076
5077
5078 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Retira (...) de trás e
5079 põe condições determinantes pra (...).
5080
5081
5082 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
5083 Depois de definições.
5084
5085
5086 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Só isso.
5087
5088

5089 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
5090 Vamos lá. Isso. Reposicionaria o ‘e’. É isso? Tira a vírgula depois de definições e
5091 coloca ‘e’. Em condições determinantes pra sua entrada e funcionamento. Tira
5092 formas de atuação? Aí vírgula, vírgula (...). Não tem o ‘e’. Tá bom. Conforme
5093 regulamento dos Estados Unidos da América. Pronto. Alguma sugestão a mais?
5094 PROAM.

5095

5096

5097 **A SR^a. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT) – Carmen, PROAM.** Com
5098 relação a esses... Estratégias auxiliares de controle. A questão é que não basta
5099 essa aprovação. Essa aprovação não seria permanente no caso de haver alguma,
5100 algum questionamento posterior, por algum controle que alguma... Posterior que
5101 for feito, o fato de ter sido aprovado não elimina a possibilidade de ter que se
5102 comprovar novamente que não é um (...). Então, fica o conceito, eu queria ver, eu
5103 precisaria reformular, mas isso é um ponto importante. O fato de aprovar, como
5104 existe uma dificuldade de verificar, você tem etapas posteriores de controle, se for
5105 identificado alguma questão, essa aprovação não é definitiva, ela vai até quando
5106 for necessário, se houver algum questionamento, alguma necessidade de
5107 comprovação, essa comprovação vai ser necessária. A redação que eu acho... Eu
5108 posso trazer, mas eu queria deixar já essa ideia pra ser desenvolvida.

5109

5110

5111 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – CNI.**

5112

5113

5114 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) – José César Pontes, CNI/Anfavea.**
5115 Um texto muito parecido com esse, ontem já foi discutido na parte de pesados e
5116 eu vou tornar a fazer a mesma observação que a gente fez. Deve copiar o artigo,
5117 por favor. Na verdade eu vou eliminar uma parte o artigo e colocar um § Único de
5118 duas linhas.

5119

5120

5121 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Do**
5122 texto dos pesados?

5123

5124

5125 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) – Não.** Usando o mesmo
5126 argumento que nós usamos (...).

5127

5128

5129 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Ah,**
5130 usando o mesmo argumento.

5131

5132

5133 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) – Para nosso comentário de**
5134 pesados eu vou tornar a repeti-lo aqui, pra os veículos leves. Então, todos os

5135 parâmetros de estratégia auxiliar de controle de emissões, aí (...) a ECS, que
5136 alterem a estratégia de controle de emissão, deverão ser aprovados pelo IBAMA.
5137 Então, remove detalhadamente até veículo.

5138

5139

5140 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
5141 Deverão ser aprovados (...).

5142

5143

5144 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** E detalhadamente, até veículo
5145 remove, o 'e' inclusive. Veículos... Aprovado fica. Até veículo e fica, aprovado pelo
5146 IBAMA.

5147

5148

5149 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Tá.**

5150

5151

5152 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** § Único, os parâmetros a serem
5153 informados serão definidos pelo IBAMA através de Instrução Normativa.

5154

5155

5156 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – A**
5157 serem informados...?

5158

5159

5160 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** Serão definidos pelo IBAMA
5161 através de Instrução Normativa.

5162

5163

5164 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Por**
5165 meio de Instrução Normativa.

5166

5167

5168 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** Isso inclusive tá...

5169

5170

5171 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** O
5172 IBAMA vai anotando aí, a quantidade de coisa que tem pra fazer. Vai anotando aí,
5173 hein. Eu sei. Eu sou analista ambiental do IBAMA, eu sei. Vamos lá. O PROAM
5174 quer falar? Não. Então, vamos seguir. Já tem a proposta da CNI/Anfavea,
5175 devidamente redigida. Dos relatórios. Vamos lá. Quem não para nem pra respirar
5176 é o Ruan, não é Ruan? A partir da fase R 7, ensaios para efeito de obtenção de
5177 valores a serem reportados no relatório, poderão ser aplicados fatores de
5178 amaciamento previamente determinados como redutor da medição obtida nos
5179 valores de NOX obtidos em veículos diesel novos e de material particular obtido
5180 em veículos do ciclo Oto, novos, com injeção direta com baixa rodagem. § Único.

5181 O procedimento pra obtenção e aplicação desses fatores deverá ser de acordo
5182 com Instrução Normativa a ser publicada pelo IBAMA. Propostas de emenda? Não
5183 tem? Eu achei que não tinha. Tá ótimo, quando não é a ANAMMA é a CNI.

5184

5185

5186 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) – José César Pontes.**

5187

5188

5189 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
5190 **Vamos lá.**

5191

5192

5193 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) – CNI/Anfavea.** Somente na
5194 primeira linha, o resto do texto vai continuar igual. Ao invés de, a partir da fase L7,
5195 a proposição é, a partir da publicação desta Resolução.

5196

5197

5198 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – E**
5199 **qual é a justificativa?**

5200

5201

5202 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) – É** que esse assunto já foi
5203 discutido há uns 4, 5 anos atrás na AIA, com a participação de diversas entidades,
5204 inclusive Cetesb e é um aperfeiçoamento que está sendo feito em cima da norma
5205 que controla o controle de produção, o RVP. E a gente entende que seria oportuno
5206 a gente trazer ele a partir do momento em que ele for aprovado e não só a partir
5207 da...

5208

5209

5210 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Mas**
5211 **ele tá relacionado à fase PROCONVE. É,** assim, quando ela for publicada no
5212 Diário Oficial é que ela vai começar a ter eficácia.

5213

5214

5215 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) – Sim,** mas esse artigo ele só seria
5216 possível a partir da publi... Da fase L7. E a nossa proposta é que, a partir da
5217 publicação...

5218

5219

5220 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – E pra**
5221 **OBD.**

5222

5223

5224 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) – Não. Não.** Ele era específico pro
5225 RVP, que são aqueles controles de produção que as industriais têm que fornecer
5226 semestralmente ao IBAMA.

5227 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Tá**
5228 no 21. Tá no 21. Tá certo.

5229

5230

5231 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** Então, como semestralmente a
5232 indústria encaminha ao IBAMA esse controle de produção, a gente poderia já
5233 antecipar essa alternativa.

5234

5235

5236 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** No
5237 que já tá feito. Perfeito. Tá certo. Esse art. 21 original tem uma proposta de §
5238 Único, vocês mantêm ou não? Mantém. Tá bom. O procedimento pra obtenção
5239 deverá ser feito de acordo com a Instrução Normativa a ser publicada. Alguma
5240 sugestão adicional? Não? Art. 22. Fica estabelecida a partir da fase PROCONVE
5241 L7 a exigência de declarar emissão de gases CO, NOX, THC, CH4, NMHC, CO2 e
5242 da autonomia de combustível calculada pelo método balanço de carbono em
5243 condições reais de condução, ECR. § 1º. Os ensaios de ECR deverão ser
5244 executados com o mesmo veículo objeto dos ensaios de emissão de poluentes,
5245 proponentes do escapamento realizado em laboratório. § 2º. Os ensaios deverão
5246 ser realizados conforme previsto nos regulamentos europeus, 2016 de 427,
5247 2016/646, até que seja publicado uma Instrução Normativa do IBAMA ou norma
5248 referenciada pelo IBAMA. § 3º. As condições urbanas e rurais de percurso para
5249 execução do ensaio deverão ser aprovadas pelo IBAMA. A determinação destas
5250 emissões deverá ser realizada com combustíveis de referência. A determinação
5251 destas emissões nos veículos flex e biocombustível, deverá ser realizada com
5252 gasolina C e etanol... Etanol, vírgula, etanol e gás natural quando aplicável.
5253 Emendas? ANAMMA?

5254

5255

5256 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Fábio da ANAMMA.
5257 Tem alterações que estão naquele mesmo arquivo.

5258

5259

5260 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
5261 Busca lá, Ruan. Ruan, as alterações que estão aí, no arquivo. Art. 22.

5262

5263

5264 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** A começar diante
5265 do art. 22, o título que tá, ensaios, emissões em condições reais, trocar por tráfego
5266 real. Isso aí é pra evitar que se interprete isso como a simulação de tráfego.
5267 Simulação do tráfego real.

5268

5269

5270 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Cola
5271 tudo lá no texto e depois vai... Inclusive o art. 22, tudo. Isso. A CNI também tem

5272 proposta de emenda? Só pra mapear. Não. Ainda não. É isso? Então, a CNI, por
5273 favor.

5274

5275

5276 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – José César Pontes, CNI/Anfavea.
5277 Nós temos uma proposta com relação a esse art. 22. Na verdade, a gente pode...
5278 Eu acho que fica mais fácil eu falar ele novamente. Fica instituída a avaliação das
5279 emissões em condições reais no procedimento de homologação. Esse é o Caput.
5280 Fica instituída a avaliação das emissões em condições reais, entre parênteses
5281 (ECR) no procedimento de homologação. § Único.

5282

5283

5284 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

5285

5286

5287 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Das emissões em condições
5288 reais e...

5289

5290

5291 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

5292

5293

5294 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Entre a avaliação das emissões
5295 em condições reais. No procedimento... No procedimento de homologação. Ponto.
5296 § Único. Apaga o resto. § Único. O IBAMA publicará até o dia 31 dezembro de
5297 2020, com base... Publicará até 31 de dezembro de 2020, com base em estudos a
5298 serem realizados e com motivação técnica.

5299

5300

5301 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
5302 Esses estudos vão ser realizados por quem?

5303

5304

5305 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Pelo IBAMA e pelo grupo que o
5306 IBAMA achar que é necessário pra determinar as condições de contorno ou
5307 aplicação...

5308

5309

5310 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
5311 Gente, cada artigo tem uma proposta pro IBAMA fazer alguma coisa.

5312

5313

5314 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – É. Então, eu vou parar de ditar o
5315 texto e fazer a argumentação, então.

5316

5317

5318 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Eu
5319 acho complicado a gente não colocar no texto da Resolução CONAMA um monte
5320 de coisa e jogar pra decisão posterior do IBAMA. Eu acho que isso poderia ser...
5321 Essas propostas poderiam ser revistas nesse ponto.

5322

5323

5324 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – A proposta que tá sendo
5325 colocada, a gente não leu ainda, tá aqui no § 2º, é a proposta europeia e essa
5326 proposta ela não se aplica ao Brasil da forma como ela foi escrita pra aplicação na
5327 Europa. A gente tem um ciclo diferente. Então, a gente tem percursos urbanos,
5328 estrada e rural que são diferente da definição europeia, o ciclo que a gente vai
5329 usar no Brasil é diferente do ciclo europeu. Então, é preciso fazer um estudo antes
5330 de se implementar esse requisito. A indústria de forma alguma se nega a
5331 acompanhar, participar, colaborar com testes, com técnicos, mas simplesmente
5332 adotar a regulamentação europeia, ela não tem sentido em aplicação direta aqui
5333 pro Brasil. Se me permite continuar o artigo.

5334

5335

5336 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Pode
5337 continuar.

5338

5339

5340 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – O § Único. A serem realizados...
5341 Com motivação técnica, os requisitos técnicos, as condições de contorno, os
5342 gases... Os gases, as condições de contorno. Antes dos gases, né? As condições
5343 de contorno, os gases, vírgula... Os gases, os limites e as datas de início para a
5344 avaliação das emissões e da autonomia de combatível em condições reais (ECR).
5345 Em linha com o que eu havia explanado anteriormente, ficam, então, excluídos os
5346 parágrafos subsequentes, um, primeiro, segundo, terceiro, quarto e quinto.

5347

5348

5349 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – O
5350 IBAMA.

5351

5352

5353 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (IBAMA)** – Gilberto,
5354 IBAMA. Bom, a proposta original aqui, que a gente tem apresentado ao CONAMA,
5355 obviamente ela traz o RDE como uma das... Ou ECR, como uma das medidas
5356 antifraude mais importantes que a Resolução traz, né? O quê que é o RDE? É
5357 justamente você ter uma possibilidade de comprovar em um ciclo em campo, que
5358 aquele veículo tem emissões compatíveis com o que foi declarado em laboratório.
5359 Obviamente essas medidas elas são urgentes, né? Ela teve, o Brasil também foi
5360 alvo do escândalo do diesel (...), como foi conhecido, onde uma grande montadora
5361 fraudou combustíveis, veículos diesel, tendo aí já tomado alguma multa de 50
5362 milhões do IBAMA e sendo penalizado em outros mercados por ter fraudado os
5363 testes de emissão. Fica incompatível condicionar qualquer entrada em vigor dessa

5364 medida antifraude a uma Instrução Normativa que ainda necessitará a coleta de
5365 dados em campo. Então, a proposta aqui apresentada em tela, que é o que a
5366 gente julga ser a mais compatível com a realidade brasileira, é justamente você
5367 ter, a partir da fase L7, a exigência de declaração desses gases poluentes, como
5368 tão ali o CO, NOX, THC, CH4, você tem ensaios acontecendo com base no
5369 regulamento europeu, que também foi aprovado justamente com medidas
5370 antifraude pro mercado europeu, a gente utilizaria isso aqui e, a partir do momento
5371 que você tenha dados, uma base de dados factível de coleta... Coletar os dados
5372 pra poder ter uma realidade aí, das condições brasileiras, a partir da fase L8 a
5373 gente, então, poderia aplicar um fator de limite a ser obedecido pra fins de
5374 homologação. Então, essa estratégia ela independe da forma como a gente
5375 colocou aqui, ela independe de uma necessidade de Instrução Normativa pra
5376 começar a funcionar. A gente segue o regulamento europeu no que é necessário
5377 pra implementar essa medida antifraude desde o começo e aí fica muito mais
5378 factível da gente poder, numa L8, poder limitar isso e trazer um grande avanço aí,
5379 pra fase, pros veículos leves brasileiros. Então, é incompatível...

5380

5381

5382 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

5383

5384

5385 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (IBAMA)** – Eu vou
5386 passar pro... Sim, obviamente, em complemento um pouco aqui, do que o colega
5387 Márcio me falou, obviamente qualquer... Entre a publicação da Resolução, entrada
5388 em vigor da L7 e a coleta de dados, a gente pode sim, ter posteriormente uma
5389 Instrução Normativa que possa corrigir ou eventualmente evitar alguns erros ou
5390 incongruências que o próprio regulamento europeu pode tá nos obrigando... Pode
5391 tá aí, em vigor, em vigência. Então, essa... A proposta que a CNI/Anfavea traz
5392 aqui, é um belo balde de água fria na questão da medida antifraude, uma das
5393 medidas antifraude mais importantes da... Que a Resolução traz.

5394

5395

5396 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
5397 Vamos seguir no texto? Nós não temos outras propostas? Por favor.

5398

5399

5400 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – José César pontes, CNI/Anfavea.
5401 Eu queria só fazer um esclarecimento. No caso dessa Instrução Normativa que
5402 seria publicada logo na sequência ou caso necessário, ela se mostre necessária,
5403 ela teria o poder de sobrepor ao que tá determinado nessa Resolução do
5404 CONAMA?

5405

5406

5407 **A SR^a. MARÍLIA MARRECO CERQUEIRA (MMA)** – (...). A proposta que vocês
5408 fizeram ali sobre gases, limites, etc. e tal, isso é competência do CONAMA, não é
5409 do IBAMA, inclusive aquilo ali tem um problema legal, eu já havia colocado isso

5410 em outra proposta de vocês. Então, se o CONAMA estabelece quais são os gases
5411 que vão ser emitidos, metodologia, etc. e tal, o IBAMA não pode se contrapor a
5412 isso, como nenhum outro órgão ambiental.

5413

5414

5415 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** Então...

5416

5417

5418 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** O
5419 IBAMA só coloca... Só vai colocar os procedimentos de atendimento de
5420 metodologia de revalidação para esse (...).

5421

5422

5423 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** Então, a gente já tem um
5424 problema, uma vez que ela já tá sendo determinado a princípio aqui, qual o
5425 regulamento a ser seguido. E com relação aos problemas que a gente vê, me
5426 desculpem, entrar em termos mais técnicos, né? Na explicação, mas, por
5427 exemplo, o texto obrigada a que a gente siga com o ciclo europeu. O ciclo europeu
5428 ele tem, dentro ele tem uma parte que é urbana e uma parte que é estrada. E o
5429 nosso ciclo de emissões é exclusivamente urbano. Então, eu não tenho como
5430 comprovar uma parte de ciclo estrada no nosso ciclo brasileiro, porque ele é um
5431 ciclo urbano. Então, necessariamente a gente vai ter que fazer uma adaptação pro
5432 Brasil. Era esse o comentário.

5433

5434

5435 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Mas
5436 você pode se apropriar de parte do texto europeu até que o IBAMA coloque isso.
5437 Tá previsto. É. O que o IBAMA não pode é de pronto colocar limites, contornos e
5438 datas pro início de avaliação. Isso cabe ao CONAMA fazer, não ao IBAMA por
5439 meio de instrução. As Instruções Normativas do IBAMA, elas não regulamentam o
5440 SISNAMA como um todo. Regulamentam aquilo que é competência do IBAMA
5441 regulamentar. O que tá dentro das obrigações deles. Então, assim, a gente acha
5442 que na proposta de vocês, vocês estão interferindo, estão propondo uma
5443 interferência que não é possível. É essa a colocação.

5444

5445

5446 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** A gente pode melhorar o texto?

5447

5448

5449 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
5450 Pode, trazer na próxima reunião, quem sabe, um texto melhor. Eu passo pra
5451 Cetesb.

5452

5453

5454 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Se a gente já tiver avançando, eu gostaria
5455 de ver os parágrafos 4º e 5º desse artigo, que aonde a gente tem sugestão de
5456 texto. Pronto, já tá em azul. Então, não temos nada a acrescentar. Obrigado.

5457

5458

5459 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
5460 Então, tá bom. Então, não precisa. Então, vamos o próximo artigo, aí assim que a
5461 CNI tiver uma proposta sobre o artigo anterior a gente retoma. Ou agora, ou na
5462 próxima reunião. Ficam estabelecidos os limites de emissão em condições reais, o
5463 23 e da soma de emissão em NMHC e NOX, com a seguinte aplicação: a partir do
5464 início da fase PROCONVE L8 os limites serão iguais a duas vezes o nível
5465 homologado. Dois anos após o início da fase PROCONVE L8 os limites serão
5466 reduzidos a 1.5 vezes o nível homologado. § Único. Opcionalmente poderá ser
5467 declarado o valor de THC em substituição a NMHC. Propostas? ANAMMA?

5468

5469

5470 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, ANAMMA.
5471 Tem ali, naquele arquivo eu passei, uma substituição do Caput. Caput e incisos.
5472 Isso substitui o Caput e incisos. Cortaria tudo. Eu acho que esse... Essa inserção
5473 deveria aparecer depois do segundo inciso, porque ele vai substituir tudo. Oi?

5474

5475

5476 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

5477

5478

5479 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Do que tá pois do
5480 que tá antes, do Caput e dos dois incisos. Isso aí vai substituir tudo. Eu não sei
5481 como é que a... A forma de apresentar eu não sei. Isso vai muito...

5482

5483

5484 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Oi?
5485 Ah, propor ao CONAMA pode. Não pode regulamentar.

5486

5487

5488 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Isso aqui tá indo
5489 mais ou menos no sentido do que o Gilberto falou de, a fase L7 ser uma fase da
5490 gente tomar mais conhecimento do funcionamento do SRDE, pra depois na fase
5491 L8 começar a cobrar, estabelecer limites, tudo mais. Ele falou que poderia fazer
5492 ajustes durante a fase L7 pra aplicação na L8. É mais ou menos nesse sentido.
5493 Então, não há porque a gente já adotar os limites que estão colocados na (...)
5494 europeia pra eles...

5495

5496

5497 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Eu
5498 acho que causa uma insegurança. Isso tá sendo feito na revisão dos padrões de
5499 qualidade do ar e tá dando muita confusão, porque depois você joga pro CONAMA

5500 de novo, sentar, discutir, revisar e o prazo pode ser um prazo até além daquele
5501 esperado.

5502

5503

5504 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Tá limitado aqui...
5505 Até o início...

5506

5507

5508 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Oi?

5509

5510

5511 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Tá limitado aqui que
5512 é só durante a L7. Pra L8 já vão ser propostos os limites.

5513

5514

5515 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Mas
5516 aí já tá dizendo que a partir do início da fase L8 os limites serão iguais a duas
5517 vezes o nível homologado. Já tá dizendo qual é o limite.

5518

5519

5520 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Então, é isso que eu
5521 estou propondo de tirar, porque isso aí é algo que, na Europa se fez pros veículos
5522 europeus, pro método europeu, pras comissões europeias. Eu tô dizendo, não há
5523 nenhuma segurança de que esses valores, assim, uma vez (...), duas vezes,
5524 sejam validos pra cá. Então, a fase L7 é uma fase onde a gente vai conhecer
5525 como é que isso se comporta nas condições brasileiras, com os veículos
5526 brasileiros. E aí propõe, se for uma vez e meia, duas vezes e meia, de duas,
5527 propõe como tá na Europa. Se for outro número é outro número. É apenas pra
5528 ajustar da forma como o Gilberto colocou. Não tem (...).

5529

5530

5531 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Eu
5532 vou passar a palavra pra Adriana, pra ela fazer um comentário que eu acho que é
5533 bastante oportuno pra essa questão.

5534

5535

5536 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – É só uma...
5537 É reafirmar o que a Zilda tinha colocado, Fábio, em várias Resoluções ao longo
5538 das discussões essa possibilidade aparece, embora tratando de outro aspecto.
5539 Quando você diz que o CONAMA vai regulamentar, mesmo que seja por
5540 proposição de alguém, do IBAMA, do Ministério, seja lá de quem for, é um
5541 processo muito incerto, isso pode demorar muito. É um processo novo, é um
5542 processo de revisão de Resolução, o que implica o mesmo processo de uma
5543 elaboração de Resolução nova. Isso é um embate dentro do CONAMA em que
5544 não se tem governança sobre isso. Então, é uma coisa que joga o prazo de
5545 entrada em vigor de qualquer coisa pra uma circunstância indefinida. Então, se

5546 puder não usar esse artifício, é muito melhor, porque você vai ter clareza de
5547 quando entra em vigor o novo limite.

5548

5549

5550 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Além
5551 do que, as Resoluções são passíveis de serem revistas, mediante proposta de
5552 qualquer Conselheiro a qualquer momento. Entendeu? Eu acho preferível você ter
5553 a regra na Resolução e, eventualmente aplicar a possibilidade de revê-la, do que
5554 não ter a regra e apostar na possibilidade de construí-la já com a Resolução em
5555 andamento. (...). Eu acho que é isso que a gente tá querendo sinalizar.

5556

5557

5558 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Acho que se existe
5559 essa possibilidade, assim como o Gilberto falou, de se corrigir, de haver uma
5560 correção de rumo antes da fase (...).

5561

5562

5563 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – A
5564 qualquer momento. A Resolução é publicada amanhã, daqui uma semana você
5565 acha que o padrão foi publicado errado, houve um erro de digitação, ela pode ser
5566 revista.

5567

5568

5569 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

5570

5571

5572 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Oi?

5573

5574

5575 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Não precisaria ser
5576 mencionado nada aqui pra haver essa possibilidade?

5577

5578

5579 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
5580 Absolutamente. A qualquer momento pode ser revista, por qualquer Conselheiro.
5581 Sem nenhum... Aliás, a CTAJ normalmente, quando a gente, eventualmente numa
5582 Resolução coloca dispositivos de revisão, ela não precisa colocar, porque ela
5583 pode ser revista mediante provocação de um Conselheiro na instrução que faz
5584 parte dela, há qualquer momento.

5585

5586

5587 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Vou lembrar
5588 uma de promover, a Zilda vai saber qual é. Há uns anos atrás foi feita uma
5589 Resolução, depois se entendeu que tinha um anexo que tinha erro. Agora, o erro
5590 era erro para alguns segmentos, mas para outros segmentos a interpretação era
5591 de que não era erro. Então, ao invés de simplesmente se corrigir, porque se fosse

5592 erro material se poderia só fazer a correção, como tinha uma certa divergência, se
5593 era erro ou não, se pediu a revisão da Resolução, imediatamente após ela ter sido
5594 publicados. E aí ela tramitou rapidamente, mas se corrigiu aquilo. Mas não como
5595 uma correção de erro e sim como uma revisão. Eu quero dizer com isso, que a
5596 revisão pode ser feita a qualquer momento. Agora, tem que ter um critério
5597 estabelecido. Deixarem aberto é o pior cenário.

5598

5599

5600 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Perfeito. Pode
5601 retirar. A sugestão da ANAMMA, atendida.

5602

5603

5604 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
5605 Obrigada, agradeço, Fábio. Diga, Henry.

5606

5607

5608 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) – (...)** Não cair na mesma
5609 situação comentada, de que caindo no... No CONAMA não se tem governança
5610 sobre o tempo que aquilo pode ocorrer. Se cair uma revisão, se for proposto uma
5611 revisão isso não vai ter todo o trâmite de uma Resolução...

5612

5613

5614 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Se
5615 você jogar pro IBAMA fazer uma proposta e mandar pro CONAMA, vai ter o risco.
5616 Tem o mesmo risco. Claro que o IBAMA é um órgão parte do SISNAMA, mas
5617 qualquer proposta que cair no Conselho tá sujeito a ser modificado, e aprimorada
5618 pelos membros da Câmara Técnica, e pelo Pleno, que vota o texto final.

5619

5620

5621 **O SR. HENRY JOSEPH JUNIOR (CNI/Anfavea) –** Acontece... Desculpe a...
5622 Henry, Anfavea. Desculpe até a franqueza, mas quando a gente tem uma
5623 Resolução, uma proposta que é encaminhada pelo IBAMA par o CONAMA,
5624 automaticamente a indústria já passa a seguir aquilo, isso porque nós sabemos
5625 que o nosso órgão fiscalizador e homologador já tá adotando aquilo e já propôs
5626 que aquela modificação, ou aquilo seja implementado, ou seguido. Na medida
5627 que... Desculpa. Só concluindo. Na medida que isso está numa Resolução, o
5628 nosso próprio órgão homologador, se ele não seguir aquilo que tá na Resolução
5629 ele fica numa situação muito delicada. Então, a menos que se corrija aquilo, ele é
5630 obrigado a continuar fazendo aquilo conforme tá determinado na Resolução
5631 CONAMA. Ou seja, mesmo que seja errado, mesmo que aqueles números não
5632 sejam alcançados, é obrigado a ser homologado com aquilo. Eu acho que é uma
5633 situação de risco muito grande pra um procedimento como foi colocado aqui, que
5634 nós temos dúvidas enormes com isso, ele tá baseado num ciclo europeu pra fazer
5635 comparação com rua brasileira, com veiculo que foi homologado num ciclo
5636 americano. Então, essa situação já estabelecendo limites e condições nesse
5637 sentido, é que cria uma insegurança. Então, por isso que nós estávamos propondo

5638 de fazer, achando até que, se o IBAMA propusesse isso, a partir do momento que
5639 ele tivesse uma confiança do que deveria ser proposto, isso pra nós teria uma
5640 força já de Lei. Eu acho que nesse sentido que foi proposto.

5641

5642

5643 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –** Eu
5644 acho que essa Resolução tá deixando muitas coisas em aberto pro IBAMA,
5645 principalmente pro IBAMA fazer. Eu acho que isso pode dar um ônus muito grande
5646 pro próprio IBAMA. Mas eu queria ouvir o Gilberto sobre o assunto.

5647

5648

5649 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (IBAMA) –** Gilberto,
5650 IBAMA. A preocupação, obviamente, sobre a forma como o RDE vai funcionar, a
5651 gente é, nesse primeiro momento ela fica baseada integralmente no regulamento
5652 europeu, né? Nos regulamentos europeus. O quê que o IBAMA... Por quê que o
5653 CONAMA tá estabelecendo que traz a garantia ou a tranquilidade que talvez o
5654 Henry esteja buscando? É que estar em vigência o regulamento europeu pra que
5655 o CONAMA determine, isso pode ser até que seja publicado em Instrução
5656 Normativa ou norma referenciada pelo IBAMA, que daí absorva as condições aí, a
5657 palavra que já foi usada aqui é tropicalização de regulamento. Mas o quê que é
5658 diferente da proposta que a ANAMMA fez? Uma vez que a gente tenha dados
5659 coletados disso, desse monitoramento, em nenhum momento o CONAMA fala que
5660 somente o IBAMA irá propor ou que o IBAMA irá estabelecer limites de emissão.
5661 Isso o CONAMA não tá passando... Não está delegando essa competência e o
5662 IBAMA não está assumindo essa competência. O quê que isso é feito? A gente
5663 tem os dados coletados que pode propor normas para complementar o dispositivo
5664 europeu ou ter uma norma brasileira que complemente ou reforce o dispositivo
5665 europeu pro ciclo aqui, pras condições que vai ser rodadas aqui. Só que o
5666 CONAMA está estabelecendo aí, nos outros incisos do art. 23, é o
5667 estabelecimento da limitação que os valores aí obtidos nos ensaios, irão ter sobre
5668 os veículos a serem homologados, que é limite de duas vezes o nível homologado
5669 ou uma vez e meia, dois anos após o início da fase L8. Então, essa determinação
5670 da limitação ela é feita pelo CONAMA, isso pode... Se isso for revisto, se isso tiver
5671 uma necessidade de revisão, qualquer Conselheiro, aí cai diretamente do
5672 Regimento Interno, qualquer Conselheiro pode propor a revisão do que está
5673 estabele... Do limite que tá sendo estabelecido no art. 23, né? Isso é bem diferente
5674 da competência que está sendo dada ao IBAMA, de poder normatizar aqui, uma
5675 Instrução Normativa que complemente, ou altere, ou substitua dispositivos que o
5676 regulamento europeu está desde o início sendo colocado pela Resolução. Ficou
5677 claro? Era isso.

5678

5679

5680 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) –**
5681 Alguma consideração a mais no art. 23? CNI.

5682

5683

5684 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – José Cesar Pontes, CNI/Anfavea.
5685 Tendo em linha o que a gente já explanou com relação ao art. 22, a gente não
5686 pode aceitar a aplicação de um limite conforme tá definido nesse artigo e nos seus
5687 parágrafos. Então, a nossa proposição é pela exclusão do art. 23. E seus
5688 parágrafos.

5689
5690

5691 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
5692 Coloca lá, então.

5693
5694

5695 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Incisos e parágrafos.

5696
5697

5698 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – É.
5699 Todos. Tudo. O artigo inteiro. O artigo e seus incisos. Eu não preciso repetir a
5700 mesma ponderação que eu fiz em relação à ANAMMA. E da fragilidade que se
5701 tem ao se ter uma Resolução que não tem limites. Então... É e depois tem... Que
5702 senão fica estranho, tá? Isso. Depois do parágrafo. Isso mesmo. Isso. Pode ser.
5703 Da regeneração de dispositivos de controle. Para veículo... Aí tem o, para veículo
5704 da fase PROCONVE L7 ou superior, que possuam sistemas regenerativos dos
5705 dispositivos de controle das emissões... Que dispõe o sistema de controle das
5706 emissões como conversor catalítico, e filtro de partículas, e que requerem um
5707 processo de regeneração periódica. Em menos de 4 mil quilômetros de operações
5708 do veículo, fica estabelecido o fator KI que será aplicado aos valores obtidos de
5709 emissões de: CO, NMHC, NOX e aldeídos para veículos a gasolina ou flex. Inciso
5710 IIº: CO, NMHC, NOX, aldeídos, material particulado para veículos com injeção
5711 direta de combustível total e parcial. 3º, CO, THC, NOX e aldeídos para veículos a
5712 gás... Teria que corrigir aí, NÉ? (...), A GÁS... Gás natural veicular. Colocar por
5713 extenso. § 1º. Os fatores KI são determinados segundo o regulamento europeu R
5714 83, revisão 5 e aplicando-se ao ensaio de emissões conforme a NBR 6.601/2012,
5715 ou ABNT 16567/2016, ou normas... Aí tem que corrigir essa expressão. ABNT
5716 sucedâneas referenciadas pelo IBAMA. § 2º, fica facultada a aplicação do fator KI
5717 determinado por um veículo a outro veículo que pertença à mesma família de
5718 sistema regenerativo, conforme o conceito de família prescrito no procedimento do
5719 § 1º deste artigo. Os resultados dos ensaios sem regeneração são multiplicados
5720 pelos fatores de deterioração e em seguida... E em seguida multiplicados pelos
5721 respectivos fatores KI obtidos, sendo que os resultados devem entender os limites,
5722 ou aos limites, eu acho que seria mais correto. Um, 2 e 3 do anexo da Resolução,
5723 de acordo com a respectiva fase. § 4º, os ensaios de regeneração são objetivos...
5724 Objetos de testemunho do IBAMA a determina... § 5º. A determinação dos fatores
5725 KI aplica-se a agrupamento de veículos definidos conforme ABNT NBR
5726 14.008/2012, cujas vendas anuais sejam superiores a 6 mil unidades por ano. §
5727 6º. Os agrupamentos de veículos definidos conforme norma ABNT 14.008/2012,
5728 cujas vendas anuais sejam iguais ou inferiores a 6 mil unidades por ano, podem
5729 adotar o fator multiplicativo igual a 1.015 para todos os gases, a critério do

5730 fabricante e importador. § 7º. Os fatores KI deverão ser determinados dentro de
5731 um prazo máximo de 6 meses após o critério de venda anual ter sido
5732 ultrapassado. § 8º. Até que as condições previstas no § 5º sejam atendidas... O
5733 fabricante ou importador? Devem aplicar o fator multiplicativo definido no § 6º. Eu
5734 li, eu vi primeiro CNI, Cetesb e ANAMMA. CNI, por favor,

5735

5736

5737 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – José Cesar Pontes, CNI/Anfavea.
5738 No artigo... Desculpa. No § 1º apenas uma melhoria no texto. Talvez pudesse ser
5739 feita em azul. Na segunda linha lá, depois da IN... Esse R 83 revisão 5, porém
5740 aplicando-se o ciclo, ao invés do 'e'. Então, seria trocar o 'e' por 'em'.

5741

5742

5743 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
5744 Coloca como correção. Pode ser? Alguém tem alguma coisa contra? Pode ser?
5745 Coloca dentro do texto aí, pra gente olhar, então, qual que seria a azul, (...). Só aí
5746 seria o porém, é isso?

5747

5748

5749 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Sim. No § 3º a gente vai fazer
5750 uma inversão no texto. Então, talvez pudesse copiar o texto todo do § 3º e a
5751 gente...

5752

5753

5754 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – É
5755 uma emenda, então?

5756

5757

5758 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Isso. Os resultados... Eu vou ler a
5759 nossa sugestão. Os resultados dos ensaios sem regeneração serão multiplicados
5760 pelos respectivos fatores KI. Serão multiplicados pelos respectivos fatores KI.
5761 Desde o início. Os resultados dos ensaios sem regeneração serão multiplicados
5762 pelos respectivos fatores KI obtidos... Fatores

5763

5764

5765 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

5766

5767

5768 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Fatores KI obtidos e em
5769 seguida... Tá escrito lá, em seguida. Serão aplicados os fatores de deterioração,
5770 entre parênteses (aditivos ou multiplicativos), fecha parêntese, vírgula, sendo que
5771 os resultados continuam igual. Então...

5772

5773

5774 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

5775

5776 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Tá igual. Tá vendo?

5777

5778

5779 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

5780

5781

5782 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Exato. Correto. É, a justificativa é
5783 que o fator de deterioração, conforme a gente já tinha colocado anteriormente, ele
5784 pode ser aditivo ou multiplicativo. Então, primeiro a gente faz a multiplicação pelo
5785 fator KI e depois deixa pra fazer a operações do fator de deterioração, que aí pode
5786 ser aditivo ou multiplicativo. Então, essa é a razão da nossa sugestão. No § 5º, se
5787 puder copiar até, definidos conforme, a gente vai mudar a norma que tá sendo
5788 colocada como sendo de referência.

5789

5790

5791 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – E a gente
5792 tem uma redação que tá se adotando padrão pra todas as Resoluções, que fala
5793 em norma ABNT. Não é isso?

5794

5795

5796 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Isso.

5797

5798

5799 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Ok.

5800

5801

5802 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – No nosso... Então, art. 5º. A
5803 determinação dos fatores KI aplica-se a agrupamentos de veículo definidos
5804 conforme o regulamento europeu, ON ECE, tudo maiúsculo, ON espaço ECE
5805 espaço R 83, revisão 5. Agora vem aquele trecho, ou norma ABNT a ser publicada
5806 e referendada pelo IBAMA. Ou norma ABNT a ser referenciada... Publicada e
5807 referenciada pelo IBAMA. Ou Norma Técnica ABNT a ser publicada e referendada
5808 pelo IBAMA. Vírgula, aí cujas vendas anuais permanecem inalteradas. Razão
5809 disto é que o critério de aplicação de família por fator KI não é definido conforme a
5810 NBR 14.008 e sim confirme o regulamento R 83. No § 6º... Desculpa. É, no § 6º,
5811 da mesma forma quando faz menção a Norma Técnica, a gente vai copiar o
5812 mesmo comentário que a gente fez no § 5º. Então, fica: os agrupamentos de
5813 veículos definidos conforme o regulamento europeu... Conforme, é isso? Isso. Ou
5814 Norma Técnica a ser referenciada pelo IBAMA. Não, só até o IBAMA, por favor.
5815 Isso. E substitui definido conforme... Não, não.

5816

5817

5818 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

5819

5820

5821 **O SR. NÃO IDENTIFICADO** – Só até o 2012. Conforme até 2012.

5822 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – Isso. Só até 2012, cujas vendas
5823 anuais permanecem. Exato. Da mesma forma do que o § 5º, a gente tá corrigindo
5824 a referência normativa no § 6º. Não temos mais nenhuma sugestão pros demais
5825 parágrafos.

5826

5827

5828 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
5829 Deixa eu falar uma coisa pra vocês, é que eu tava aqui conversando com a
5830 Adriana, que se não tá sendo muito produtivo, é porque são muitas emendas pra
5831 colocar no texto. Senão seria oportuno a gente dar um prazo, até sexta-feira. Eu
5832 acho que a maioria de vocês já têm as propostas... Isso não exime ninguém na
5833 hora de colocar outras, mas de mandar as suas propostas de emenda ao texto. E
5834 aí a gente disponibiliza uns dias depois, que nós vamos ter que juntar as
5835 propostas de todos, pra cada artigo quantas propostas de emenda tem. Eu acho
5836 que é mais operacional do que a gente ficar dessa forma, já cansado... Eu
5837 vislumbrei, eu tava dizendo aqui pro Wanderley, que veio me perguntar sobre isso,
5838 algumas coisas que a gente se comprometeu a corrigir, de expressões que já
5839 estavam sendo acordadas, de citações a normas que estão diferentes, em partes
5840 diferentes do texto, de tentar dar uma corrigida nisso. Mas isso eu acho que a
5841 gente pode até fazer depois que consolidar essas emendas. Então, disponibilizaria
5842 pra vocês esse texto sujo hoje mesmo... Hoje não. Amanhã, sei lá, né? Só
5843 fazendo um último pente fino. Vocês nos mandam as propostas de emenda ao
5844 texto, a gente faz uma versão consolidada pra reunião do dia 24...

5845

5846

5847 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Posso só
5848 alterar um tiquinho?

5849

5850

5851 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
5852 Pode.

5853

5854

5855 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Eu acho que
5856 é mais fácil pra gente vocês manda... Vocês mandam até sexta-feira isso que todo
5857 mundo já tem, que são as propostas de emenda. Ao invés do Ruan tá fazendo
5858 aqui, a gente vai fazer isso fora da reunião. E aí quando nós fizermos a
5859 convocação pra reunião de 24, 25 e 26, o texto que nós vamos mandar é esse
5860 texto já com as emendas embaixo. Tá? Pra gente é mais fácil receber isso e não
5861 encaminhar esse desse jeito, porque senão você começa a ter um monte de
5862 versão, e um monte de alteração, e depois a gente se perde. Então, é só uma
5863 metodologia de trabalho. Vocês nos mandam explicando aonde vocês querem
5864 colocar. Então, o que tem que tá muito claro pra gente, assim, é uma emenda,
5865 exclusão de tal artigo ou é uma emenda a tal artigo, tal parágrafo, etc. E nós
5866 fazemos isso que tá sendo feito aqui agora, porque já tá muito tarde e já todo
5867 mundo vindo aqui pra perguntar que horas a gente vai encerrar, por causa de voo.

5868 Pode ser assim? Podemos combinar até sexta dessa semana? Por que um prazo
5869 tão pequeno? Porque todo mundo já tem as propostas e porque nós temos a
5870 Plenária semana que vem e começa outra quantidade de coisas.

5871

5872

5873 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – E aí
5874 a gente consegue disponibilizar pra todos o que os outros estão propondo de
5875 emenda, um prazo aí, de uma semana antes da próxima... (...) dia 24? Você
5876 trabalha nisso...

5877

5878

5879 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Passada a
5880 Plenária, nós temos a Plenária de terça e quarta, aí a gente trabalha nisso e aí já
5881 faz a convocação pra próxima reunião, com este documento já encaminhando pra
5882 você. Já seria um texto sujo.

5883

5884

5885 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – (...)
5886 Pode ser? Pode ser? Cetesb.

5887

5888

5889 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Só pra esclarecer. Nós estamos no meio
5890 de um artigo, quer dizer, teve um artigo que foram colocados dezenas de
5891 propostas da Anfavea e nesse mesmo artigo a gente também tem. A gente
5892 poderia esgotar pelo menos esse artigo ou também não é caso? Não vai haver
5893 nenhum tipo de dúvida?

5894

5895

5896 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Nós
5897 não vamos deliberar hoje sobre nada.

5898

5899

5900 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Não, não. É inclusão de texto.

5901

5902

5903 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Não.
5904 A inclusão pode ser feita hoje ou depois. Eu tô dizendo é que...

5905

5906

5907 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Só desse artigo que eu... Que está em...

5908

5909

5910 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Vocês
5911 querem acabar o artigo?

5912

5913

5914 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) – O artigo. Exato.**
5915
5916
5917 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Pode**
5918 **ser.**
5919
5920
5921 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Zilda, Wanderley,**
5922 **CNI. Nós concordamos com a proposta, mas talvez seja interessante, ao finalizar**
5923 **o dia de hoje o nosso trabalho, que o ponto que nós paramos seja disponibilizado**
5924 **pra que todos já tenham ciência... Não seria possível encaminhar?**
5925
5926
5927 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Pra**
5928 **eles trabalharem as propostas em cima disso? Pode ser?**
5929
5930
5931 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Até que a gente**
5932 **receba outra, porque... É, porque vai ter um guepe de tempo, Adriana, até que**
5933 **esse texto com as propostas, inclusive que não foram apresentadas hoje e com a**
5934 **correção, sejam entregues. E aí todos nós teremos acesso. Mande aos**
5935 **Conselheiros e nós reencaminhamos.**
5936
5937
5938 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama) – (...) Mandar**
5939 **exclusivamente pros membros da Câmara Técnica e cada um repassa.**
5940
5941
5942 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Não. Aí é papel**
5943 **nosso.**
5944
5945
5946 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama) – Tá, é papel**
5947 **de vocês.**
5948
5949
5950 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Papel nosso de**
5951 **fazermos isso.**
5952
5953
5954 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama) – E outra**
5955 **coisa. Então, só um esclarecimento, não sei nem se é pertinente, mas a essa**
5956 **altura. A gente normalmente não faz isso.**
5957
5958
5959 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Sabemos disso.**

5960 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Vocês
5961 sabem disso, por uma questão de segurança de não ter alguém depois que diz,
5962 muda o texto e diz, ah, mas é porque na reunião foi assim e aí fica uma coisa
5963 inviável de conferir depois. Então, não é a praxe, mas tá bem. (...).

5964

5965

5966 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – É uma questão
5967 excepcional pela urgência da matéria.

5968

5969

5970 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Você
5971 entenderam o risco que isso tem numa discussão grande das cópias... Inversões
5972 que vão vazando, vazando e daí a pouco aparece uma alteração que ninguém pôs
5973 e ninguém sabe de onde surgiu.

5974

5975

5976 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – A minha sugestão
5977 é mandar o arquivo, viu Adriana? Manda o arquivo em PDF e manda o arquivo
5978 aberto. Por quê? Porque aí não tem essa discussão, tá lá o arquivo PDF que
5979 comprova que o texto foi aquele. Tá bom?

5980

5981

5982 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
5983 Então, vamos, retomar a sugestão que a Cetesb teria no texto. Tem a Cetesb
5984 escrita, o ANAMMA...

5985

5986

5987 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível!).*

5988

5989

5990 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – É
5991 questão de ordem? Senão vou passar pra Cetesb antes.

5992

5993

5994 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (IBAMA)** – Ordem.
5995 Gilberto, IBAMA. Wanderley. Wanderley.

5996

5997

5998 **A SR^a. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
5999 Wanderley.

6000

6001

6002 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (IBAMA)** – Wanderley,
6003 não sei, é uma coisa importante, não sei se também teriam, se a gente pudesse
6004 adiantar também esse trabalho que a gente tá pensando em fazer pra leves,

6005 também adiantar pra próxima Resolução que seria de motos também, se
6006 pudesse...

6007

6008

6009 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA) – Das**
6010 **emendas?**

6011

6012

6013 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (IBAMA) – Emendas,**
6014 **não sei se facilitaria também a vida aí, da coordenação da Presidência. Aí...**

6015

6016

6017 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Aí eu tenho que**
6018 **conversar com os setores, né?**

6019

6020

6021 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (IBAMA) – Não...**

6022

6023

6024 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – E eles estão... E**
6025 **eles estão num trabalho de tentar buscar uma proposta que possa convergir com**
6026 **as discussões aqui no CONAMA. Eu não sei se eu consigo disponibilizar isso**
6027 **agora. Eu tenho essa dificuldade. Nem conversei com eles. Semana que vem, se**
6028 **não me engano, ou melhor... É. Na semana que vem talvez a gente converse com**
6029 **eles. Eu posso ver essa possibilidade. Se houve, eu não me oponho a**
6030 **disponibilizar já propostas de emendas ao texto, porque são emendas que vão ser**
6031 **debatidas depois. Tá?**

6032

6033

6034 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (IBAMA) – Pode ser.**

6035

6036

6037 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb) – Marcelo Bales, Cetesb. Então, a**
6038 **tá no art. 24, a sugestão de texto do § 3º. Tem aí? O texto tá sendo copiado na**
6039 **tela, eu gostaria só de justificar rapidamente. É que o... Na tabela 2 não existem**
6040 **limites. Portanto, são limites da tabela 1 relativos a fase L7 e níveis da tabela 2 já**
6041 **relativos a fase 8. Essa é a justificativa. Ok? § 5º. 5º e 6º vai ser. Então, também é**
6042 **o texto que tá sendo colocado na tela, que eles já tinham lá, nós estamos apenas**
6043 **suprimindo o trecho “definidos conforme norma ABNT 14.008”, porque essa norma**
6044 **trata de fator de deterioração, não tem a ver com fator KY. Então, a determinação**
6045 **de fator KY é pra unidades... Pra agrupamentos com vendas superiores a 6 mil e**
6046 **não há que se falar em ABNT aqui. Isso vale, essa justificativa vale tanto pra nova**
6047 **redação do 5º, como pra nova redação do 6º. É isso no art. 24. Obrigado.**

6048

6049

6050 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, ANAMMA. A
6051 nossa sugestão é no § 4º, tá naquele texto que eu passei também, naquele
6052 documento. Aí. Art. 24 § 4º. Apenas essa nova redação.

6053

6054

6055 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
6056 Desculpa. Você já pegou do Fábio?

6057

6058

6059 **O SR. NÃO IDENTIFICADO** – Só isso.

6060

6061

6062 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – Ah,
6063 tem uma sugestão que o Luiz Mandalho vai fazer, de melhoria no texto, em
6064 relação a esse artigo também. Luiz, por favor.

6065

6066

6067 **O SR. LUIZ MANDALHO (MMA)** – Luiz Mandalho, MMA. É no Caput do art. 24. É
6068 só pra mudar...

6069

6070

6071 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – É
6072 sugestão de emenda ou é correção?

6073

6074

6075 **O SR. LUIZ MANDALHO (MMA)** – Não. É correção. Correção de texto, onde ele
6076 fala, veículos da fase PROCONVE L7 ou superior. Tirar o 'ou superior' por
6077 PROCONVE L8. E mudar também pra veículo das fases PROCONVE L7...

6078

6079

6080 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** – 'E',
6081 né? E não 'ou', eu acho que seria, né? E PROCONVE L8.

6082

6083

6084 **O SR. LUIZ MANDALHO (MMA)** – Isso.

6085

6086

6087 **A SRª. ZILDA MARIA FARIA VELOSO – Presidente da CTQAGR (MMA)** –
6088 Alguma sugestão adicional para esse artigo, não? Qual é o prazo mesmo que
6089 (...)? Então, faz o seguinte, Adriana, na hora que você for mandar o texto por e-
6090 mail, pra todos os membros da Câmara Técnica, reforça essa sugestão de que
6091 quem tem proposta de emendas encaminhe informalmente, até porque algumas
6092 pessoas não estão aqui, eu acho que seria interessante a gente colocar que até
6093 sexta-feira encaminha as suas propostas de emenda, pra que a gente possa
6094 trabalhar um texto consolidado e na próxima reunião já ter esse texto consolidado
6095 pra poder partir pra votação propriamente dita. Mapear aí, as diferenças, né? E se

6096 o Wanderley puder dar um retorno positivo do setor de duas rodas, aí motos, né?
6097 Aí, então, seria melhor ainda, que a gente já conseguiria antecipar problemas. Eu
6098 agradeço a todos, desejo um bom retorno pra aqueles que não são de Brasília,
6099 muito obrigada pelo espírito de cooperação, depois desses dois dias de trabalho.
6100 Obrigada. Tchau, tchau! Até semana que vem na Plenária. É. Não, eu não vou
6101 estar de manhã, pelo menos de manhã eu não posso chegar, mas é...