

CONAMA / MMA
Fls. 218
Processo: 3261/08
12

17. Ora, o CONAMA, justamente por exceder-se à sua competência, evidentemente não estará preparado para realizar o melhor juízo técnico acerca da implementação de novos padrões de emissão. Por esta razão, sua atropelada intromissão neste tema é **potencialmente gestora de graves vícios de proporcionalidade**; assim, apesar de poder ser considerada adequada e necessária, a introdução do padrão mais restritivo, se realizada pelo CONAMA, contém intrinsecamente o risco de produzir desvantagens inúmeras – não só particularmente para os agentes mas também para o próprio mercado nacional de combustíveis – que superarão, com larga margem, as vantagens esperadas (e sem prejuízo da possibilidade de, na verdade, terem o efeito contrário, trazendo gravame ao meio-ambiente).

18. Desta forma, nada resta senão concluir pela necessidade de total reformulação da redação conferida a tal minuta, em especial nos trechos já destacados.

À consideração de V.S.ª

Marcelo Pimenta
Procurador Federal
ANEXO D



Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP
Superintendência de Biocombustíveis e de Qualidade de Produtos

Nota Técnica n.º 1/2009/SBQ/RJ

Rio de Janeiro, 17 de fevereiro de 2009.

Assunto: **Minuta de Resolução CONAMA - FASE L6**

1. O Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), criado pela Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981, tem entre as suas atribuições "estabelecer, privativamente, normas e padrões nacionais de controle da poluição por veículos automotores, aeronaves e embarcações, mediante anuência dos Ministérios competentes".
2. De modo a dar cumprimento à mencionada atribuição foi criado pela Resolução CONAMA nº 18 de maio de 1986, o Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, com diversos objetivos, entre outros, o de "reduzir os níveis de emissão de poluentes por veículos automotores visando o atendimento aos Padrões de Qualidade do Ar, especialmente nos centros urbanos".
3. Desde então, o PROCONVE vem estabelecendo metas de melhoria da qualidade do ar, negociadas entre os órgãos ambientais, produtores de

combustíveis e da indústria automobilística e de equipamentos. Desde a sua implantação, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) participa das discussões que estabeleceram as diversas etapas do PROCONVE, tomando as medidas cabíveis no que tange às suas atribuições.

4. Cabe à ANP, "especificar a qualidade dos derivados de petróleo, gás natural e seus derivados e dos biocombustíveis" conforme sua atribuição, contida no art.8, XVIII, da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.
5. Tendo em vista a apresentação da minuta de Resolução do CONAMA que dispõe sobre a fase L6 de exigências para veículos automotores leves de uso rodoviário no dia 10 de dezembro de 2008, na Câmara Técnica de Controle da Qualidade do Ar (CTCQA), e a 1ª Reunião do Grupo de Trabalho do PROCONVE, esclarecemos que a proposta de Resolução supramencionada vai de encontro às atribuições da ANP ao definir:
 - As características da gasolina, etanol combustível e gás natural veicular (GNV) padrões, para utilização nos ensaios de avaliação de consumo de combustível e emissões veiculares para fins de homologação, conforme art. 10;
 - As características da gasolina, do etanol combustível e do GNV comerciais, para fins de distribuição e consumo, conforme art. 11;
6. Diante do fato de que a minuta apresentada pela CTCQA invade a atribuição desta Agência ao determinar as características e limites constantes do Anexo I, cabe à ANP posicionar-se no sentido de excluir da minuta de Resolução supracitada a definição das características dos combustíveis em questão.
7. A fim de que se cumpram os prazos estabelecidos na Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, no seu art. 7º: "Os órgãos responsáveis pela política energética, especificação, produção, distribuição e controle de qualidade de combustíveis são obrigados a fornecer combustíveis comerciais, a partir da data de implantação dos limites fixados por esta Lei, e de referência para testes de homologação, certificação e desenvolvimento, **com antecedência mínima de trinta e seis meses do início de sua comercialização.**" é imprescindível que o prazo determinado na minuta de Resolução proposta pelo CONAMA, para o início da fase L6 do PROCONVE, seja alterado para 1º de janeiro de 2013, visto que com a redação atual ocorre uma incoerência temporal, pois implica na publicação pretérita de especificações pela ANP em janeiro de 2009.
8. Como relatado nas últimas reuniões que a legislação adotada pelo CONAMA para veículos leves seria a americana, fizemos a análise de tais especificações e observamos que os limites máximos de emissões estabelecidos na minuta de Resolução proposta pelo CONAMA não se enquadram em nenhuma legislação americana, quer seja a Federal ou a Californiana.
9. Tomando por base os padrões de emissões apresentados pelo CONAMA, para os quais não encontramos correspondência em nenhum regulamento mundialmente adotado, torna-se difícil o estabelecimento de uma especificação que atenda os limites de emissões ora propostos.

CONAMA/MMA
Fls. 220
Processo 226/08
Rúbrica

10. Assim como foram desenvolvidos programas testes na Europa (Auto Oil) e Estados Unidos (US Auto Oil) e Japão (Japan Clean Air Program – JACAP), entendemos que os limites de emissões propostos na minuta de Resolução deveriam ser originados de um estudo de emissões veiculares de uma forma global e integrada, desenvolvido por agentes econômicos (indústria automobilística e de combustíveis), representantes governamentais e não governamentais, os quais deveriam proporcionar informações a respeito das medidas para redução de emissões incluindo:
- tecnologia automotiva;
 - qualidade dos combustíveis;
 - identificar os alvos de redução das emissões no âmbito do transporte rodoviário;
 - avaliar o potencial dos diferentes cenários de medidas;
 - avaliar o custo das medidas propostas.
11. A rigorosa especificação de qualidade ambiental dos derivados de petróleo, especialmente óleo diesel e gasolina, afeta características importantes desses derivados, como a curva de destilação. Como cada refinaria é única em termos de cargas, produtos e processos, restrições ambientais mais rígidas tendem a reduzir a flexibilidade produtiva de uma planta.
12. De certo modo, uma especificação mais rígida da qualidade dos combustíveis pode vir a segmentar o mercado de derivados e criar problemas associados à capacidade de produção, transporte, estocagem e distribuição dos produtos.
13. Considerando que o mercado de veículos automotores leves, passageiro e comercial, é mais pulverizado comparado àquele de pesados, é importante considerar o volume de combustível disponível para comercialização, pois os automóveis que obrigatoriamente necessitarão dos novos combustíveis (principalmente os veículos movidos a óleo diesel) serão paulatinamente introduzidos no mercado, portanto, o volume de combustível deverá acompanhar o crescimento das vendas desses veículos. Além disso, esses novos combustíveis deverão estar disponíveis em todo o território nacional, uma vez que esses veículos circularão por todo o país.
14. Conforme exposto, concluímos que as melhorias nas condições ambientais, objetivadas pela minuta de Resolução proposta pelo CONAMA, transcendem o estabelecimento da especificação dos combustíveis abrangendo aspectos econômicos (investimentos em infra-estrutura e logística), bem como a possível adequação de motores.
15. Finalmente anexamos a esta Nota Técnica, sugestões de alterações na minuta de Resolução proposta pelo CONAMA.

Nota Técnica elaborada por:
Rita de Cássia Campos Pereira _____
Alexander de Vasconcellos Pizzolotto _____

De acordo:
Rosângela Moreira de Araújo _____