



**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
SECRETARIA DE MUDANÇAS CLIMÁTICAS E QUALIDADE AMBIENTAL  
GERÊNCIA DE QUALIDADE DO AR  
COORDENAÇÃO DA CAP-PROCONVE

## **RESOLUÇÃO CONAMA Nº 414, DE 24 DE SETEMBRO DE 2009**

**COMISSÃO DE ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO DO PROGRAMA DE  
CONTROLE DA POLUIÇÃO DO AR POR VEÍCULOS AUTOMOTORES. -  
CAP/PROCONVE**

**Relatório de Acompanhamento e Avaliação do  
PROCONVE.**

**ANO 2010**

Brasília, maio 2011

**Presidente da República**

Dilma Roussef

**Ministério do Meio Ambiente**

Ministra Izabella Teixeira

**Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental**

Secretário Eduardo Assad

**Diretora do Departamento de Mudanças Climáticas**

Magna Ludovice (Interina)

**Gerente de Qualidade do Ar**

Rudolf Noronha

**Equipe da Gerência de Qualidade do Ar:**

**Técnico Especializado** :João Bosco Costa Dias

**Apoio**: Robério Sousa Santos

**Departamento de Apoio ao Conama**

Adriana Sobral Barbosa Mandarinó(Interina)

**Composição Atual da CAP**

**Ministério do Meio Ambiente** (Coordenação)

**Titular**:*Rudolf Noronha*

**Suplente**:*Ademilson J.Zamboni*

**Secretário** :*João Bosco Costa Dias*

**Ministério das Minas e Energia**

**Titular**: *Claudio Akiro Ishihara*

**Suplente**: *Luiz Carlos Lisboa Theodoro*

**Ministério da Saúde**

**Titular**: *Ana Cristina Soares*

**Suplente**: *Eric Fischer*

**Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA**

**Titular**: *Paulo César de Macedo*

**Suplente**:*Márcio Beraldo Veloso*

**Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP**

**Titular**: *Rosângela Moreira de Araújo*

**Suplente**: *Jackson da S. Albuquerque*

**Associação Brasileira de Entidades Estaduais de Meio Ambiente- ABEMA**

**Titular:** *Alexsander Barros Silveira*

**Suplente:** *Adriano Augusto de Araújo Jorge.*

**Associação Nacional de Órgãos Municipais de Meio Ambiente -ANAMMA .**

**Titular:** *Luiz Eduardo Nogueira Soraggi*

**Suplente:** *Marcio Schettino*

**Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental - CETESB**

**Titular:** *Vanderlei Borsari*

**Suplente:** *Homero Carvalho*

**Confederação Nacional da Indústria - CNI**

**Titular:** *Henry Joseph Junior*

**Suplente:** *Marco Antonio Caminha*

**Cadastro Nacional de Entidades Ambientalistas - CNEA**

**Titular:** *Ronaldo Luiz Rezende Malard*

**Suplente:** *André Luiz Ferreira*

Ministério do Meio Ambiente  
Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental  
Esplanada dos Ministérios Bloco B, 8º andar  
70068-900 Brasília DF  
tel (61) 2028 1734

## Sumário

1. Introdução.....	5
2. Breve histórico do processo de implantação da CAP.....	6
2.1 - Da composição da CAP.....	6
2.2 - Das reuniões .....	7
2.2.1 - 1ª Reunião Ordinária (1ª RO).....	7
2.2.2 -1ª Reunião Extraordinária (1ª RE).....	8
<b>Agente Redutor Líquido Automotivo à base de Uréia ("ARLA 32").....</b>	<b>9</b>
2.2.3 - 2ª Reunião Ordinária (2ª RO).....	11
3 - Resultados.....	11
3.1-Cronograma de Acompanhamento do Programa com ênfase no cumprimento dos prazos e obrigações estabelecidos nas resoluções do CONAMA e demais normas jurídicas.....	12
3.2- Análise da eficácia do programa com base em indicadores de desempenho.....	14
3.3 - Recomendações para o aperfeiçoamento do programa.....	14

## Anexos

- *Anexo I - Atas.*
  - 1ª Reunião Ordinária da CAP*
  - 1ª Reunião Extraordinária da CAP*
  - 2ª Reunião Ordinária da CAP*
- *Anexo II -Regimento Interno da CAP*
- *Anexo III - Apresentações*
- *Anexo IV-Acordo Judicial*

## 1 - Introdução

O Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, foi criado pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA através da Resolução nº 18, de 6 de maio de 1986, e vem sendo implementado por meio de um rol de resoluções específicas que estabelecem diretrizes, prazos e padrões legais de emissão admissíveis para as diferentes categorias de veículos automotores, nacionais e importados.

O PROCONVE foi baseado na experiência internacional e tem como meta principal a redução da poluição atmosférica decorrente das fontes móveis, através da fixação dos limites máximos de emissão dos veículos novos leves (automóveis dos ciclos Otto e Diesel) e pesados (ônibus e caminhões do ciclo Diesel), bem como da especificação da qualidade dos combustíveis no sentido da minimização de seu potencial poluidor. Assim, o PROCONVE, atuando na tríade estabelecimento de limites de emissão para veículos novos, desenvolvimento dos motores e melhoria dos combustíveis induz o desenvolvimento tecnológico, cuja comprovação é realizada através de ensaios padronizados para homologação dos veículos e motores. O PROCONVE *per se* não garante a sustentabilidade da indústria automobilística, para a qual devem ser levados em conta vários outros aspectos, inclusive no que toca ao ciclo de vida e cadeia de produção.

No tocante à Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE - CAP, a Resolução CONAMA nº 18/86, já na época de sua publicação, previa a instituição dessa Comissão, composta por representantes dos setores governamentais de meio ambiente, transporte, combustíveis, indústria e comércio e tecnologia, além da possibilidade da inserção, à convite, de entidades representativas do setor privado e da comunidade. Então, a CAP tinha as seguintes competências principais :

*(a) identificar e propor medidas que otimizem o programa com base nos seus resultados;*

*(b) acompanhar o estado do conhecimento das técnicas e equipamentos de controle de emissão;*

*(c) promover a realização de estudos e pesquisas relativas à poluição do ar por veículos automotores, nacionalização e desenvolvimento de tecnologias de controle de emissão, de equipamentos de ensaio e análise de emissão; e*

*(d) supervisionar a fiscalização do atendimento ao estabelecido nesta Resolução, sem prejuízo da competência dos órgãos envolvidos e em estudos realizados no âmbito do*

## **PROCONVE.**

Todavia, a implantação da Comissão não veio a ocorrer.

Em 24 de setembro de 2009 o CONAMA publicou a Resolução nº 414/2009, reestruturando a CAP no tocante aos seus objetivos, composição e competências e, dentre elas, a obrigatoriedade da elaboração do presente Relatório.

## **2- Breve Histórico do processo de implementação da CAP**

Apesar da CAP ter sido criada pela Resolução CONAMA nº 18/86 que estabeleceu o PROCONVE, sua reestruturação e implantação se deram, de maneira efetiva, nos anos de 2009 e 2010 com a publicação da Resolução 414/2009, seguido da indicação dos representantes e a realização de duas Reuniões Ordinárias e uma Reunião Extraordinária.

Constituem-se em objetivos precípuos da CAP:

- *Acompanhar a execução do atendimento ao estabelecido no PROCONVE; e*
- *Avaliar o Programa com vistas a sua eficiência e eficácia quanto a consecução de seus objetivos estabelecidos na Resolução nº 18/86 e nas demais normatizações necessárias à implantação de suas diferentes fases.*

### **2.1 - Da composição da CAP**

Conforme disposto no artigo 5º da Resolução, a CAP é constituída por representantes de órgãos e entidades integrantes do CONAMA e por membros convidados, indicados pelas instituições, a saber :

- Ministério do Meio Ambiente, como coordenador;
- Ministério da Saúde;
- Ministério das Minas e Energia;
- Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA;
- Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP;
- Associação Brasileira de Entidades Estaduais de Meio Ambiente - ABEMA;
- Associação Nacional de Órgãos Municipais de Meio Ambiente - ANAMMA;
- Confederação Nacional da Indústria – CNI;
- CETESB, como Agente Técnico do PROCONVE; e

- Organização Governamental indicada pela Comissão Permanente do Cadastro Nacional de Entidades Ambientalistas-CNEA, representada pela Organização PONTO TERRA e tendo como suplente o INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE.

No início do ano de 2010 se deu a indicação dos atuais representantes titulares e suplentes da CAP, sendo que a legislação se mostra silente quanto ao período de mandato dos representantes, à exceção daqueles que representam a ABEMA e ANAMMA, cujo período é de 2 anos, permitida a reeleição.

## **2.2 Das reuniões**

O ano de 2009 foi marcado por uma atuação bastante intensa da Gerência de Qualidade do Ar do Ministério do Meio Ambiente e do CONAMA no tocante ao controle da poluição veicular. Tal fato se deu, muito em parte, devido ao não-atendimento dos limites de emissão constantes da Resolução nº 315, de 29 de outubro de 2002 (Fase P6 do PROCONVE), gerando, imediatamente, a abertura de um inquérito civil pelo MPF. Como forma de sanar a questão, foi assinado um Acordo Judicial pelos setores envolvidos (anexo), que previu um rol obrigações para todas as partes envolvidas, objetivando minimizar os danos ambientais pelo não cumprimento da Fase P6.

Desta forma e considerando ser um dos objetivos precípuos da CAP o acompanhamento da execução das determinações estabelecidas no PROCONVE, notadamente os limites de emissão para veículos novos, as reuniões no ano de 2010 tiveram um forte ênfase na verificação do atendimento das cláusulas do Acordo Judicial por cada entidade envolvida, vez que muitas destas obrigações coadunam-se como medidas necessárias à operacionalizaçãoda Fase P7, aprovada pela Resolução CONAMA Nº 402/2008.

A síntese das reuniões se encontra a seguir:

### **2.2.1) 1ª Reunião Ordinária (1ª RO) (Ata em anexo)**

Data: 09/06/2010

Local: MMA, Brasília/DF

Principais tópicos tratados

- \* Aprovação, por unanimidade, da dinâmica a ser adotada nas reuniões no que tange ao acompanhamento do cumprimento das cláusulas do Acordo Judicial; e

- \* Apresentações dos representantes do IBAMA, ANP, ANFAVEA e PETROBRAS sobre o *status quo* das cláusulas do referido Acordo Judicial, pertinente a cada uma das entidades.

#### Tarefas agendadas para a reunião seguinte

Entidade responsável : GQA/SMCQ/MMA

- \* Elaboração de proposta de regimento interno da CAP a ser submetida aos demais representantes.
- \* Elaboração de tabela com as cláusulas do Acordo Judicial pertinentes a cada instituição envolvida, para envio e preenchimento com as informações relativas ao estágio de atendimento.

Entidade responsável : PETROBRAS

- \* Elaboração de cronograma demonstrativo das etapas de atendimento a Fase P7 do PROCONVE.

### **1ª Reunião Extraordinária (1ª RE)** (Ata em anexo)

Data: 25/08/2010

Local: MMA, Brasília/DF

#### Principais tópicos tratados

- \* Apresentação, deliberação e aprovação da proposta do Regimento Interno da CAP.
- \* Decisão sobre a realização da próxima reunião ordinária em local onde haja uma instalação industrial já adaptada para produção do diesel S50.
- \* Apresentação da ANP relativa ao cumprimento das cláusulas do Acordo Judicial.
- \* Apresentação da Petrobrás do cronograma demonstrativo das etapas de atendimento a Fase P7 do PROCONVE.
- \* Ampla debate entre os participantes sobre a questão da logística de distribuição do Agente Redutor Líquido Automotivo à base de uréia (denominado ARLA32), como condicionante ao atendimento da Fase P7.

#### Tarefas agendadas para a próxima reunião

Entidade responsável : GQA/SMCQ/MMA

- \* Proposta de realização de reunião extraordinária da CAP versando sobre o assunto



ARLA 32.

\* Convidar grupo interessado na produção e comercialização do ARLA 32 no país no para realizar exposição a CAP sobre a sua experiência internacional com a matéria.

Entidade :ANFAVEA

\*Elaborar uma apresentação sobre a evolução das tecnologias de motores a diesel SCR(*Selective Catalytic Reduction*, Redução Catalítica Seletiva) e EGR(*Exhausted Gas Recirculation*, Recirculação dos Gases do Escapamento), no país com as respectivas estimativas de substituição.

### **Agente Redutor Líquido Automotivo à base de Uréia ("ARLA 32")**

Neste ponto, cabe proceder uma breve explanação sobre a questão relacionada a utilização do Agente Redutor Líquido Automotivo à base de solução de Uréia (**denominado "ARLA 32"**), como condicionante a viabilização da Fase P7 do PROCONVE.

Tendo-se em conta que a fase P7 contempla, basicamente, uma redução das emissões de óxidos de nitrogênio (NOx) dos veículos pesados fabricados a partir de janeiro de 2012, a principal inovação do Programa se dará com a instalação do "Sistema de Redução Catalítica Seletiva - SCR" na etapa de pós combustão.

Das duas tecnologias existentes desenvolvidas para os motores a diesel com o objetivo do controle das emissões de NOx que atendem a fase P7, a indústria automotiva brasileira optou pela de Redução Catalítica Seletiva (do inglês *Selective Catalytic Reduction-SCR*) que utiliza o ARLA32 para conversão dos óxidos e nitrogênio formados no processo de combustão em gás nitrogênio inerte(N<sub>2</sub>). Essa tecnologia foi escolhida em detrimento da tecnologia de Recirculação dos Gases do Escapamento (*Exhausted Gas Recirculation-EGR*) que, por sua vez, não necessita da utilização de agentes redutores.

O ARLA 32 é uma solução aquosa de uréia técnica à 32% em peso que serve para reduzir quimicamente as emissões de NOx formados como subprodutos na combustão dos motores dos veículos pesados a diesel. Por conseguinte, os veículos da Fase P7 serão equipados com um tanque acessório, independente dos tanques de combustível e de óleo lubrificante, que conterá a solução de ARLA 32, cujo funcionamento na redução de compostos de nitrogênio dependerá da manutenção deste tanque constantemente abastecido com o produto e, em caso contrário, ocorrerá a redução da potência do veículo.

Conseqüentemente, com a escolha desta tecnologia, tornou-se mister a abordagem pelos setores envolvidos (indústria automobilística, Postos de Revenda, TRRs, concessionárias e outros) e setores governamentais (MMA, MME, MDIC, ANP, IBAMA, INMETRO e outros) da logística de produção/importação, distribuição e comercialização deste produto no país, como condição *sine qua non* para a viabilização da fase P7. Portanto, sendo de fundamental importância que se implante, o quanto antes, essa logística.

Como forma de se antecipar ao problema, o governo federal vem promovendo reuniões setoriais, capitaneadas pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e pelo Ministério das Minas e Energia, buscando solucionar, por etapas, os principais "gargalos" na viabilização da logística de distribuição e comercialização do produto. Enquadram-se neste caso as normatizações de especificação e do controle de qualidade do ARLA32, que já se encontram devidamente publicadas pelo IBAMA (Instrução Normativa Nº 23, de 11.07.2009) e INMETRO (Portaria Nº 139, de 23/03/2011, que aprova os Requisitos de Avaliação da Conformidade para Agente Redutor Líquido de NOx), respectivamente.

A seguir, encontram-se listados os últimos posicionamentos sobre o assunto, em reunião setorial realizada no MME:

- *após reunião com a ANP, prevista para abril de 2011, o MME promoverá reunião entre governo e demais agentes da cadeia de abastecimento para avaliação da situação do abastecimento de Arla 32, discussão dos tópicos considerados preocupantes e estabelecimento de compromissos;*
- *MME será o interlocutor do governo com os agentes envolvidos no abastecimento de Arla32;*
- *verificação em conjunto com a ANP da abrangência dos Postos Revendedores e concessionários de veículos, do ponto de vista logístico, para suprimento do Arla32 em todo território nacional;*
- *IBAMA atuará junto ao Conama, Abema e Anama para solucionar as devidas licenças ambientais relacionadas a empreendimentos para comercialização de Arla32;*

## **2ª Reunião Ordinária (2ª RO)** (Ata em anexo)

Data: 10/11/2010

Local: Refinaria Gabriel Passos – REGAP, Betim/MG

### Principais tópicos tratados

- \* Apresentações da ANFAVEA, IBAMA e MME sobre a logística de distribuição do ARLA 32 (Agente Redutor Líquido Automotivo) no país para atendimento a fase P7 do PROCONVE.
- \* Visita técnica a REGAP, com ênfase nas unidades de hidrotratamento - HDT para produção do diesel S10.

## **3- RESULTADOS**

O artigo 3º da Resolução CONAMA nº 414/2009 determina que o Relatório de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE deva ser apresentado anualmente ao CONAMA, após a apreciação e encaminhamento pela Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental – CTCQA, integrante daquele Conselho. Ainda em atendimento a norma citada, o Relatório em tela deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

***I-Cronograma de Acompanhamento do Programa com ênfase no cumprimento dos prazos e obrigações estabelecidos nas resoluções do CONAMA e demais normas jurídicas;***

***II- Análise da eficácia do programa com base em indicadores de desempenho;***

***III - Recomendações para o aperfeiçoamento do programa.***

Neste ponto, cabe uma ressalva com relação a este primeiro relatório da CAP.

Tendo em vista o fato de que, embora prevista desde 1986, somente no ano de 2010 se deu a efetiva implementação da Comissão com a nomeação de seus membros, a elaboração do regimento interno e demais medidas *interna corporis* no sentido de sua viabilização; o tempo se mostrou bastante exíguo para a elaboração da **análise da eficácia do programa com base em indicadores de desempenho**, conforme solicitado pela legislação. Assim, este assunto passou a figurar na pauta do secretariado da CAP como prioritário para o exercício de 2011.

A seguir estão apresentados as informações obtidas pela CAP, de acordo com os itens contidos na Resolução:

**I - Cronograma de Acompanhamento do Programa com ênfase no cumprimento dos prazos e obrigações**

Como citado anteriormente, o primeiro ano de funcionamento da CAP foi marcado pelo acompanhamento do cumprimento das obrigações constantes do Acordo Judicial para as diversas entidades públicas e privadas por ocasião do descumprimento da Resolução CONAMA nº 315, de 29 de outubro de 2002. As determinações do Acordo visam, basicamente, ao atendimento das fases L6 (veículos leves para o ciclo diesel) e P7 (veículos pesados) do PROCONVE, que entrarão em vigor a partir de 1º de janeiro de 2012. Assim, as principais ações que, por sua vez, também se constituem em prazos e obrigações do Programa PROCONVE, se deram no âmbito do Acordo Judicial, as quais enumeramos a seguir:

1) O IBAMA informou que das cláusulas do Acordo Judicial atinentes àquela autarquia somente restavam as cláusulas de nºs 77 ("Determinação do procedimento de medição de aldeídos totais") e 82 ("Estudo do Potencial Poluidor do diesel S10") para serem cumpridas;

2) A **ANP** informou ter cumprido as seguintes determinações do Acordo Judicial:

•Especificação do diesel s1800 para interior para oferta em 1/1/2009.
•Especificação do diesel de referência (s10) para fase P7.
•Resolução regulamentando o uso do diesel s50 para frotas cativas de ônibus de São Paulo, Curitiba, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador e Porto Alegre.
•Resolução regulamentando o uso do diesel s50 nas Regiões Metropolitanas de Belém, Fortaleza e Recife para oferta em 1/5/2009.
•Plano de Abastecimento de Óleo Diesel de Baixo Teor de Enxofre, aprovado pela Portaria ANP, Nº 60, de 07/04/2009(anexo)
•Especificação do óleo diesel comercial (s10) para fase P7 para oferta em 1/1/2013.
•Especificação do óleo diesel s500 para interior para oferta em 1/1/2014.

3):A **ANFAVEA** informou que as montadoras realizaram as seguintes obrigações previstas no Acordo Judicial:

•Realização da Feira Nacional de Transporte de Cargas Fenatran com temática Ambiental em 2009 e em 2011.
•Depósito em juízo de R\$500 mil para o IBAMA contratar estudo sobre impacto das emissões de veículos, avaliação do PROCONVE e fundamentação de etapas posteriores.
•Depósito em juízo de R\$ 200 mil destinados a realização de controle móvel de emissões de escapamento na Cidade de São Paulo.
•Depósito em juízo de R\$12 milhões para Laboratório de emissões veiculares para veículos pesados e comerciais leves a ser coordenado pela CETESB, estando a construção pendente de liberação do terreno por parte do Estado de São Paulo e emissão de licenças por parte da Prefeitura de São Bernardo do Campo.
•Campanha Educativa sobre Emissões de Veículos a Diesel, em 14 Regiões Metropolitanas para frotistas, condutores autônomos e formadores de opinião. Ações de 2009 até 2011
•Programas de Treinamento para Frotistas sobre Emissões Veiculares Diesel em 14 RMs Regiões Metropolitanas. Início em 2009 até 2011
•Antecipação da aceitabilidade de Biodiesel □ B5 para 1º de Julho de 2009 em 100% dos motores diesel. Previsão legal é Janeiro de 2013. .
•Pedido de revalidação ao IBAMA para LCVMs atualmente em vigor para 2009, 2010 e 2011
•Desenvolvimento de motores e veículos para atendimento da fase P7 do Proconve, aprovado pela Resolução CONAMA 403/2008 de 2009 até 2011.
•Seminário Nacional sobre emissões de Veículos Diesel 2009, 2010 e 2011

Além disto, a ANFAVEA procedeu uma explanação sobre as medidas de aperfeiçoamento de motores, tratamentos pré e pós combustão que irão viabilizar a fase P7 do PROCONVE, a iniciar-se em janeiro de 2012. Como dito anteriormente, a fase P7 contempla, basicamente, uma redução das emissões de NOx, sendo que a principal inovação se dará com a instalação do "Sistema de Redução Catalítica Seletiva - SCR" na pós combustão com a injeção de uréia.

4) Como integrante do Acordo Judicial e responsável pelo controle dos combustíveis sendo este um componente nevrálgico do controle da poluição veicular, a **Petróleo Brasileiro S/A - Petrobras** informou ter cumprido as seguintes determinações:

•Depósito de R\$1 milhão para programa de fiscalização de fumaça preta realizado pela CETESB.
•Substituição integral do diesel automotivo interior s2000 por s1800.
•Substituição da oferta do diesel s500 por s50 para frota cativa de ônibus dos municípios de São Paulo e Rio de Janeiro.
•Desenvolvimento do Programa Nacional de Racionalização do Uso dos Derivados do Petróleo e do Gás Natural-CONPET nos municípios do Rio de Janeiro e São Paulo (neste caso integrado com obrigações dos fabricantes e participação da CETESB) - previsão de relatórios técnicos semestrais para o Ministério Público Federal.
•Substituição integral do diesel s500 por s50 nas Regiões Metropolitanas de Recife, Belém e Fortaleza.
•Substituição da oferta de diesel s500 por s50 para frota cativa de ônibus do município de Curitiba.
•Substituição gradual do diesel automotivo interior s1800 por s500 no ano de 2010
•Substituição da oferta diesel s500 por s50 para frota cativa de ônibus dos municípios de Porto Alegre, Salvador e Belo Horizonte.
•Substituição da oferta diesel s500 por s50 para frota cativa de ônibus da Região Metropolitana de São Paulo.
•Desenvolvimento do CONPET nos municípios de Curitiba e Porto Alegre - previsão de relatórios técnicos semestrais para o Ministério Público Federal.
•Substituição gradual do diesel automotivo interior s1800 por s500 para o ano de 2011.
•Substituição da oferta diesel s500 por s50 para frota cativa de ônibus das Regiões Metropolitanas da Baixada Santista, Campinas, São José dos Campos e Rio de Janeiro. a partir de 1º de janeiro de 2011.
•Desenvolvimento do CONPET nos municípios de Belo Horizonte, Salvador e Vitória - previsão de relatórios técnicos semestrais para o Ministério Público Federal.

## **II- Análise da eficácia do programa com base em indicadores de desempenho**

Este item ficou prejudicado para este primeiro relatório, haja vista que até o presente momento em face dos trabalhos de implantação da Comissão, não foi possível deliberar sobre a escolha de indicadores de desempenho para o PROCONVE. Todavia, se constitui em prioridade para as próximas reuniões.

## **III - Recomendações para o aperfeiçoamento do programa.**

Na etapa atual em que se encontra o PROCONVE, às vésperas de entrada em vigor das fases P7 (janeiro/2012) e L6 (janeiro/2013), assim como dos prazos para apresentação pelos Governos Estaduais dos Planos de Controle da Poluição Veicular-PCPV (junho/2011) e também devido à recente institucionalização da Comissão, não

foram apresentadas recomendações para o aperfeiçoamento do Programa. Certamente a CAP irá se dedicar a atividades desta natureza à medida em que se esgotem as normas existentes e que seja necessário elaborar as subsequêntes fases do PROCONVE, do PROMOT e dos Programas de Inspeção e Manutenção Veicular.

## Anexo I - Atas das ROs e RE da CAP



## Anexo II - Regimento Interno da CAP

## Anexo III - Apresentações

## Anexo IV - Cópia do Acordo Judicial