



Ofício PROAM 02/270818

São Paulo, 27 de agosto de 2018

Ref: Admissibilidade pelo CIPAM das resoluções PROCONVE P8, L7, L8 e PROMOT M5

Aos Conselheiros membros do CIPAM

c/c Adriana Sobral Barbosa Mandarino

Diretora do Conama - Brasília, DF

Prezados Senhores Conselheiros

Tendo em vista as propostas referentes ao PROCONVE e PROMOT pautadas para admissibilidade na reunião do CIPAM que ocorrerá em 28 de agosto de 2018, encaminhamos aos membros do CIPAM as seguintes considerações:

Em primeiro lugar, o PROAM é favorável à admissibilidade e tramitação em regime de urgência no Conama das resoluções PROCONVE e PROMOT. Porém, faz-se necessário explicitar a imprescindível necessidade, em defesa da saúde pública, de que este processo, que ore se inicia pelo CIPAM, contemple as salvaguardas abaixo elencadas:

1 - Veículos pesados - implementação da fase P8 do Proconve

- **Prazo limite de implementação da fase P8:** no máximo, a partir de 2020 para ônibus urbanos e a partir de 2022 para as demais categorias, vigência essa que deve incluir necessariamente todos os componentes da regulamentação, como métodos de ensaio, testes de conformidade em operação real, novos requisitos de diagnose a bordo (OBD-2), controle de falha de injetores, etc.. A cara tecnologia Euro 5 é defectiva, apresenta emissões em áreas urbanas muito superiores ao previsto e, em nenhuma hipótese, deve seguir sendo oferecida ao mercado brasileiro. Segundo o ICCT, 65% dos veículos pesados comercializados atualmente já adotam Euro 6;



- **Implementação integral da regulamentação europeia Euro 6 em P8:** o Conama deve prever na Resolução relativa à fase P8, de modo claro e intransigente, dispositivos que exijam a implementação integral dos requisitos regulatórios de Euro 6;

- **Certificação do atendimento antecipado da fase P8:** deve ser claramente facultado, aos fabricantes e importadores, o atendimento antecipado dos limites de emissão da Fase P8, a partir da data de vigência desta Resolução.

Alguns fabricantes já dispõem de estrutura de produção para o atendimento imediato no Brasil de Euro 6 (P8) para seus produtos. Este requisito é fundamental para viabilização do atendimento de programas locais de implementação de transporte limpo (como no caso da Lei Municipal 16.802/2018 do Município de São Paulo) e da implementação no Brasil de programas e compromissos como o *Soot-Free Buses*, nos quais alguns fabricantes instalados no Brasil já assumiram compromissos com vistas à redução das emissões de Carbono Negro (contido no material particulado), segundo elemento maior responsável pelo forçamento climático.

2 - Veículos leves - fase L8 do Proconve

- **Eliminação da fase L7 e implementação direta da fase L8 do Proconve:** os limites de L7 já estão atendidos hoje por quase todos os veículos novos, portanto, a fase L8 deve ser regulamentada e L7 suprimida, conforme apontava a proposta original da Cetesb, coordenadora técnica do Proconve;

- **Garantia do princípio da neutralidade tecnológica do Proconve:** a regulamentação de L8 deve garantir a igualdade das exigências para veículos comerciais leves do Ciclo Otto e comerciais leves do Ciclo Diesel, a exemplo do EUA, cujas regulamentações sempre serviram de referência para essa categoria de veículos no Brasil;

- **Adoção imediata de ORVR:** todos os modelos de veículos leves e comerciais leves brasileiros devem adotar imediatamente o sistema ORVR de captação e recirculação dos vapores de combustível nas operações de transferência de combustível da bomba do posto para o veículo. Os veículos comercializados nos Estados Unidos, adotam esses dispositivos há cerca de 22 anos. Não há nenhuma justificativa para que os veículos brasileiros continuem a prescindir dessa estratégia indispensável de controle de poluição;

- **Comprovação de durabilidade de catalisadores de automóveis e comerciais leves:** não há qualquer justificativa para que os veículos comercializados no Brasil sejam certificados sem a comprovação da durabilidade dos catalisadores durante os



primeiros 180 mil km em condições normais de uso, harmonizando esse requisito regulatório brasileiro com a prática dos países desenvolvidos. Trata-se de uma deficiência regulatória e enorme rombo histórico (desde 1986) na eficácia do Proconve, de consequências gravíssimas no mundo real das ruas, e deve ser corrigido imediatamente;

- **Harmonização dos procedimentos e critérios de ensaios para medição de emissões evaporativas:** as emissões evaporativas são atualmente a parcela mais crítica a ser controlada nas emissões de compostos orgânicos voláteis - tóxicos por si só e precursores da formação do ozônio. Assim, os requisitos regulatórios brasileiros devem ser imediatamente harmonizados com os requisitos praticados na legislação americana.

3 - Motocicletas - Nova fase do Promot

- **Comprovação de durabilidade de catalisadores de todas as motocicletas por 60 mil km:** não há qualquer justificativa para que as motocicletas comercializadas no Brasil sejam certificadas sem a comprovação da durabilidade dos catalisadores durante os primeiros 60 mil km em condições normais de uso, adequando esse requisito regulatório com a grande intensidade de uso média desses veículos no Brasil (conforme dados coletados na inspeção veicular em São Paulo, 12 mil km/ano) - muito distinta da intensidade de uso média desses veículos nos países desenvolvidos (de apenas 6,5 mil km/ano). Trata-se de uma deficiência regulatória e enorme rombo histórico na eficácia do Promot, de consequências gravíssimas no mundo real das ruas, e deve ser corrigido imediatamente. Ressalte-se, que os sistemas de escapamento originais de boa qualidade de motocicletas de pequeno porte tem durabilidade média de cerca de 60 mil km, portanto, não faz sentido que a durabilidade operacional dos catalisadores desses veículos seja inferior a 60 mil km. Além de danos ao meio ambiente, a menor durabilidade implica desperdício de dinheiro pelos usuários, em caso de necessidade de troca dos catalisadores para aprovação em programas de inspeção veicular, de fato, eficazes. Considerando ainda, que o cálculo da durabilidade de catalisadores sempre foi baseado na premissa de operacionalidade de **no mínimo 5 anos**, com a intensidade de uso média no Brasil de 12 mil km, justifica-se novamente a durabilidade mínima comprovada de 60 mil km para os catalisadores de motocicletas - todas elas, não apenas as de maiores cilindrada. Finalmente, deve-se considerar, que as **motocicletas populares de menor porte e cilindrada, são as que tem maior intensidade de uso** no transporte diário e no trabalho, sendo as de maior cilindrada usadas predominantemente para o lazer, perfazendo quilometragens médias anuais muito inferiores às motocicletas pequenas. Daí, a necessidade de garantir a durabilidade mínima de 60 mil km para as motocicletas de pequeno porte (de velocidade máxima inferior a 130km/h),



principalmente, pois são essas as que mais degradam a qualidade ambiental nos centros urbanos;

- Parâmetros adequados de verificação das emissões das motocicletas em uso na inspeção veicular: a inspeção veicular das motocicletas em programas de inspeção veicular na União Europeia - UE é realizada por meio da comparação das emissões das motocicletas em marcha lenta com o limite estabelecido pela regulamentação da UE, para verificação de veículos em uso em fiscalização de rua e inspeção periódica. Para fins de harmonização dos procedimentos e parâmetros brasileiros das motocicletas em relação aos praticados na Europa, os valores máximos das emissões em marcha lenta e a 2500 rpm sem carga a serem exigidos no momento da certificação do veículo novo, devem ser compatíveis com os valores praticados na Europa, com vistas à uma adequada e eficiente limitação das emissões apresentadas pelos veículos em uso na inspeção veicular e na fiscalização de rua. O Brasil tem valores de limites de inspeção veicular para motocicletas de cinco a oito vezes maiores que os praticados, por exemplo, na Alemanha para veículos idênticos, dotados de catalisadores e sonda lambda. Essa distorção deve ser corrigida imediatamente no presente processo regulatório, pois essa diferença implica invariavelmente a aprovação indevida na inspeção veicular de veículos que estão muito aquém da performance ambiental ideal, e afastados das condições aceitáveis de manutenção, que afetam as emissões em todos os regimes de funcionamento no mundo real das ruas.

4 - Transparência de dados de homologação:

Não há menção a esse aspecto em nenhuma das resoluções a serem discutidas no Conama.

- Os novos textos regulatórios do Proconve devem necessariamente detalhar como serão publicadas as informações geradas nas novas fases do Proconve (como medições em condições reais, dados de vendas utilizados para comprovação de metas corporativas ou para fins de REVEP, etc.).

- A informação é um instrumento indispensável para o gestor público e às instituições envolvidas no processo de conhecimento sobre as emissões de veículos e programas de controle. Sem dados precisos, confiáveis e sistematizados, não é possível elaborar diagnósticos precisos ou planejar e implementar políticas e ações prioritárias. A avaliação e o aperfeiçoamento da gestão dependem da produção e publicização de dados objetivos que retratem os efeitos das políticas e projetos implantados. A consolidação de um modelo de gestão democrático exige que as informações ambientais produzidas sejam sistematizadas e colocadas à disposição de toda sociedade. O acesso à informação é um dos mais importantes pressupostos da participação social na gestão do meio ambiente, uma vez que permite aos cidadãos



tomarem consciência dos riscos a que estão submetidos e terem capacidade de articular seus interesses dentro dos processos de deliberação e gestão ambiental.

Sendo o que se apresenta para o momento, subscrevemo-nos.

Atenciosamente,

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Carlos Alberto Bocuhy". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

Carlos Alberto Hailer Bocuhy
PROAM-Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental
Presidente