



1
2 **GOVERNO FEDERAL**
3 **MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**
4 **CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE**
5
6
7

8 **CONAMA**
9 Conselho Nacional do Meio Ambiente



10
11
12
13
14 **TRANSCRIÇÃO DA 30ª REUNIÃO DA CÂMARA TÉCNICA DE CONTROLE E**
15 **QUALIDADE AMBIENTAL**
16 **CONAMA**
17

18
19
20
21
22
23
24 **Térreo do Edifício Marie Prendi Cruz, Via W2 Norte, Quadra 505, Lote 2,**
25 **Bloco B**
26 **Brasília/DF, 17 e 18 de setembro de 2008**
27
28
29
30
31
32

33
34 *(Transcrição ip[s]is verbis)*
35 *Empresa ProixL Estenotipia*
36
37

38 **SR. NILO SERGIO DE MELO DINIZ (Diretor do CONAMA)** – Bom dia a todos.
39 Como Diretor aqui do CONAMA e em nome também da Secretária-Executiva, quero
40 dar boas-vindas a todos, os Conselheiros integrantes da Câmara Técnica de
41 Controle e Qualidade Ambiental e a todos os demais presentes, que nos honram
42 aqui com a sua presença e participação. Hoje nós temos aqui uma pauta bastante
43 importante, dessa Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental. Esperamos
44 que todos tenham um dia, aliás, dois dias, não é Presidente? De trabalho produtivo,
45 nós vamos trabalhar aqui, peço que todos colaborem bastante, principalmente da
46 Câmara Técnica. Nós vamos ter um debate, vamos dizer assim, de mérito técnico
47 intenso, por isso estamos tendo uma presença bem qualificada, do ponto de vista
48 técnico, tanto do IBAMA, do Ministério do Meio Ambiente, quanto também das
49 diversas instituições interessadas na pauta em debate. Eu quero só dar boas vindas
50 e agradecer a presença de todos. Vou passar aqui a palavra ao Presidente, desejar
51 que tenhamos dois dias de trabalho produtivo, que Deus nos cubra com a sua luz
52 para podermos, mesmo nos temas e detalhes mais difíceis, encontrar soluções que
53 atendam ao interesse público na área do meio ambiente em todo o País. Muito
54 obrigado e bom dia a todos.

55

56

57 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado Dr. Nilo. Eu queria, antes de
58 tudo, dar um bom dia a todos aqui presentes. Em particular, aos nossos
59 Conselheiros e Conselheiras dessa Câmara Técnica. E registrar que nós temos uma
60 pauta extremamente relevante, para ser tratada nessa reunião da Câmara. Nossa
61 previsão inicial era de fazer uma reunião somente em outubro, onde já tínhamos
62 uma série de pontos que estavam em discussão no âmbito da Câmara. No entanto,
63 com a decisão de se ter uma reunião extraordinária, do CONAMA, no dia 22 de
64 outubro, para tratar especificamente da questão da nova fase do PROCONVE, nós
65 antecipamos a reunião da Câmara Técnica e deveremos então, hoje,
66 prioritariamente, trabalhar essa perspectiva de discussão da nova Proposta de
67 Regulamentação da Resolução do PROCONVE. Dito isso, eu queria passar,
68 imediatamente, ao nosso segundo ponto de pauta. Não sei se os Conselheiros têm
69 alguma consideração sobre a reunião. A idéia agora seria consultarmos se há
70 alguma consideração em relação aos resultados e a transcrição da 29ª Reunião, se
71 podemos aprovar a transcrição. Não havendo nenhuma manifestação contrária,
72 então aprovamos os resultados e a transcrição da 29ª Reunião. E com relação à
73 Ordem do Dia, eu gostaria de fazer uma solicitação aos senhores Conselheiros, que
74 nós fizéssemos uma inversão de pauta, passando o assunto de... Justamente a
75 regulamentação das novas etapas do PROCONVE, para o primeiro ponto de pauta e
76 posicionando a discussão sobre as diretrizes para definição de vazões mínimas ou
77 vazão de restrição ou vazão mínima remanescente, vazão ecológica também se
78 fala. Passar para o segundo ponto de pauta. Eu consulto aos senhores
79 Conselheiros, se há concordância com essa inversão de pauta e a manutenção dos
80 outros itens na mesma ordem. Então, com a concordância.

81

82

83 *(Intervenção fora do microfone)*

84

85

86 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Isso, dragagem como último ponto de
87 pauta. Nós passaríamos, então, de imediato, ao ponto 2, que trata da Proposta de
88 Regulamentação das Novas Etapas do PROCONVE. Interessado: Secretaria do
89 Estado do Meio Ambiente de São Paulo e o Ministério do Meio Ambiente. Bom, eu

90gostaria de apresentar um pouco da estrutura da reunião, como nós estamos
91pensando em organizar essa discussão. A idéia inicial, nós teremos dois blocos. Um
92bloco inicial, onde a idéia fundamental seria de esclarecer os Conselheiros aqui
93presentes, sobre o conteúdo da Resolução e às questões relacionadas a essa
94Resolução, vamos dizer assim, esclarecimento em relação às questões relacionadas
95a essa Resolução. Então, a idéia seria, num primeiro momento, abrir em torno de 20
96minutos para uma apresentação, pelo Ministério do Meio Ambiente e IBAMA, sobre
97o contexto e a própria Resolução em si. Abrir um espaço para que os senhores
98Conselheiros aqui presentes, representantes da Câmara Técnica, façam consultas e
99argumentações e pedidos de esclarecimentos ao Ministério do Meio Ambiente e
100IBAMA, sobre a própria Resolução. E a seguir, a minha idéia seria abrir algumas
101inscrições institucionais, justamente com esse objetivo de esclarecer, principalmente
102os Conselheiros, sobre os aspectos relacionados a essa Resolução. A idéia seria,
103então, abrir 10 minutos para quatro inscrições; a ANFAVEA, a Petrobrás, ANP e
104também, nós pedimos aqui, a Fecombustíveis e Sindicom. Então seriam quatro
105intervenções de 10 minutos, sem interrupções. E a idéia é que a partir da 4ª
106apresentação, nós abrissemos um espaço aos Conselheiros também, para que eles
107fizessem consultas, perguntas e esclarecimentos a esses quatro setores. A partir
108daí, a nossa idéia é aprovar, fazer aprovação do texto base, sem prejuízo de
109emendas, e concluir, vamos dizer assim, possivelmente até 12h00min, 12h30min, na
110fase da manhã, essa parte da discussão. À tarde, nós iniciariamos daí, com a
111discussão de emendas. Então, é esse cenário, extremamente otimista, que estou
112trazendo aqui para todos. Espero que nós consigamos, de uma forma muito
113disciplinada, sobre o aspecto de conteúdo, trazer uma grande contribuição à
114discussão dessa Resolução que tem um tremendo impacto, uma tremenda
115significância sobre a melhoria da qualidade ambiental nos nossos municípios.
116Senhores Conselheiros, representantes, essa é a idéia do nosso trabalho de
117coordenação. Eu pediria, seguindo essa ordem, eu solicitaria ao Dr. Rudolf de
118Noronha, do Ministério do Meio Ambiente, também com a contribuição do IBAMA, se
119for necessário, fazer uma apresentação contextualizando a importância, o motivo
120dessa Resolução ter chegado a essa Câmara Técnica; e se possível, uma
121apresentação da própria Resolução. Nós organizamos, mais ou menos, em torno de
12220 a 30 minutos, a previsão para a sua apresentação. Por favor, Dr. Rudolf.

123

124

125**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Bom, para pouparmos tempo, podíamos fazer
126uma contextualização dessa questão falando dos últimos 20 e tantos anos, do início
127do PROCONVE, mas acho que não é o caso. Acho que temos que nos basear nos
128últimos meses, acho que a partir do momento em que o Ministro Minc assumiu o
129Ministério e trouxe para si a coordenação de uma negociação, tendo em vista os
130problemas que estavam relacionados ao cumprimento da Resolução 315. É a
131Resolução que trazia a definição da última fase do PROCONVE, a fase P6, estou
132falando especificamente dos veículos pesados. Acho que todos aqui, os
133Conselheiros acompanharam bem, às dificuldades havidas nos últimos anos, para o
134perfeito cumprimento da Resolução 315. O que basicamente se deu foi um atraso,
135de um ano e dez meses, na especificação do combustível, estamos falando do
136combustível com 50 PPMs de enxofre. Essa especificação só veio a ser editada pela
137ANP, através de uma resolução de diretoria colegiada, em outubro ou novembro de
1382007. Isso deveria ter sido feito em janeiro de 2006, para que em janeiro de 2009
139houvesse, então, os três anos para que a indústria automobilística e a Petrobrás
140pudessem desenvolver os veículos e os combustíveis necessários. Então, o Ministro
141trouxe para si a responsabilidade de conversar com os atores, chamamos ao

142Ministério todos os interessados, inclusive o Ministério Público, já que o assunto
143estava totalmente judicializado. Existem hoje, no País, ações contra, não só ao
144IBAMA e montadoras, mas também contra a Petrobrás. Enfim, num primeiro
145momento o Ministro nos pediu, o nosso corpo técnico colocou na mesa uma
146proposta, que era para início de conversa mesmo, onde havia ali, tanto elementos
147de uma nova fase como elementos de compensações para um possível atraso da
148315. Muito se falava ali, que uma das compensações importantes seria antecipar
149alguma fase do PROCONVE, mas o fato é que não havia fase nenhuma a ser
150antecipada, o que haveria era a necessidade de realmente estabelecer uma nova
151fase. Depois conversamos mais com os parceiros e através de uma articulação com
152o Ministério Público, chegou-se a conclusão que o ideal seria termos, por um outro
153lado o CONAMA estabelecendo a tal da nova fase que não existia, a fase P7, para
154veículos pesados; e já pactuado que isso deveria ser no padrão Euro 5, portanto
155com um combustível com 10 PPMs de enxofre, o S10. E que o Ministério Público
156ficaria encarregado das negociações, das articulações necessárias para que
157chegasse a algo como um termo de ajuste de conduta ou... Enfim, medidas
158compensatórias. Dessa maneira acho que ficamos com duas estratégias bastante
159definidas; 315, seu descumprimento possível serão coordenados pelo Ministério
160Público, diretamente com as montadoras, diretamente com a Petrobrás, com o
161IBAMA, com quem for envolvido nisso. E nós aqui no CONAMA, como é o nosso
162papel, vamos fazer a nova fase do PROCONVE; a fase P7, a fase para veículos
163pesados, com uma base num combustível, um óleo diesel com 10 PPM de enxofre.
164Então, o texto que foi trazido pelo Ministro, na última Plenária do CONAMA, é
165exatamente isso, ele se restringe a uma nova fase. E não há ali nenhum
166componente, nenhuma remissão a qualquer medida compensatória por um possível
167descumprimento da Resolução anterior. Acho que não precisamos fazer uma leitura,
168palavra por palavra, mas eu pediria que o Paulo ou o Eduardo, da nossa equipe,
169fizesse uma apresentação para os senhores, do que há de substancial nessa nova
170fase e depois vai haver os esclarecimentos dos Conselheiros. Paulo, por favor.

171

172

173**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Bom dia a todos. Bom, como o Dr. Rudolf
174colocou, esse texto propõe uma nova fase, para os veículos pesados, a se iniciar.
175Eu acho que o cabeçalho é igual a todos, os considerandos são pertinentes, a tabela
176de... Na verdade esse é o objetivo, estabelecer numa nova fase, com os novos
177limites, como também já foi dito, baseada no regulamento europeu, na fase Euro 5,
178que na Europa se inicia esse ano e vai gradativamente até 2012, 2013, por aí.
179Estamos propondo que essa fase se inicie no Brasil, em 2012, 1º de janeiro de 2012,
180com esses limites que são os mesmos limites europeus. O nosso programa sempre
181é baseado no regulamento europeu, foi uma escolha no passado; introduzindo
182algumas novidades, com relação à tecnologia, que já estão disponíveis por aí, nós
183estamos fazendo essa previsão. O texto, o art. 2º estabelece que para implantação
184dessa tecnologia, você tem que ter um controle eletrônico de todo o sistema, para
185garantir que o sistema funcione corretamente; aquele sistema que falamos, o
186sistema de controle de emissão do veículo funcione perfeitamente. Então, é o
187sistema de diagnose, isso é uma obrigação, porque como tem muitos sistemas
188eletrônicos, muitos controles eletrônicos, é bom também ter um sistema que controle
189o sistema, para saber se está tudo funcionando, estabelece essa obrigação. Ele cria
190um Grupo de Trabalho, coordenado pelo MMA, para que dê seguimento a todas as
191outras, porque essa Resolução trata, eu diria como se fosse uma constituição, ou
192seja, estabelece limites e prazos, e os detalhes ela passa para esse Grupo de
193Trabalho coordenado pelo MMA, para fazer todo o detalhamento, desses que são

194vários procedimentos. Se determina os métodos de ensaios necessários para
195atender aqueles limites, determina também qual é o combustível, a especificação, as
196características do combustível necessário para se atender aquela fase, que na 315
197não constou, mas que nessa nós queremos que conste. A necessidade ambiental
198das características do combustível, para que aqueles limites sejam atendidos. Ela é
199bem curta. Na verdade, o objetivo maior dessa Resolução é exatamente criar essa
200nova fase, com novos limites e dando prazo. O resto são procedimentos técnicos, de
201que como você comprovar que atende aqueles limites, são (...) de ensaios, estão
202todos chamados aí. Estabelece o combustível, como eu falei, os padrões, as
203características, tanto do combustível de ensaio como do combustível comercial. Dá
204algumas atribuições, alguns prazos, no caso para a ANP especificar, porque isso é
205uma competência legal da ANP, especificação do combustível, nós estamos apenas
206sugerindo às características ambientais necessárias, do combustível. Estabelece
207algumas responsabilidades também, além de cumprir os limites, para os
208montadores, no sentido deles conseguirem o diesel para o desenvolvimento. As
209características do óleo diesel comercial, que eu já falei, que essas especificações
210constam no anexo da Resolução, também dando prazo para a ANP. Nas
211disposições finais, aqui são prazos e atribuições. Nas disposições finais determina
212que o IBAMA regulamente aquele sistema de controle que eu falei, o OBD, que são
213sistemas com muitos detalhes técnicos, que tem que vigiar todo o sistema. (...)
214estabelece que o IBAMA regulamente isso, nós já temos um Grupo de Trabalho
215fazendo esse estudo, que é um estudo longo, mas que certamente nesses prazos
216vão estar prontos. Uma das tecnologias disponíveis, para se atender essas novas
217fases, precisa de um terceiro componente, um aditivo que é feito à base de uréia.
218Então, esse aditivo também precisa ser especificado, para que todos usem o mesmo
219e tenha um teor de qualidade aceitável. Então, também vai caber ao IBAMA
220especificar essa solução de uréia. O Sistema Retrofit também, se for o caso, quem
221quiser usar, também vão ser reguladas. Eduardo.

222

223

224**O SR. EDUARDO SANTANA (MMA)** – Só para frisar algumas diferenças que
225tinham em relação às propostas anteriores. É que nós pedimos também um
226levantamento de dióxido de carbono e de aldeídos, para ter uma idéia da relevância
227desse... Não assim como fator limitante, não tem limite, mas para ter uma idéia da
228relevância desse tipo de emissão. E, além disso, tudo que o Paulo colocou aí, eu
229acho que cabe frisar uma exigência de um plano de distribuição do diesel, um
230cronograma. É isso que precisamos acertar no quesito, quando, onde e em que
231proporção.

232

233

234**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Só para fechar. É uma Resolução enxuta,
235com treze artigos, o básico é aqui no art. 1º, são os padrões de emissão. Não sei se
236é do conhecimento de todos os Conselheiros, que o PROCONVE, basicamente,
237estabelece níveis de emissão, não estabelece combustíveis, ele estabelece níveis
238de emissão para determinado porte de veículos. Então, nós temos os veículos leves,
239comerciais leves e os pesados; aqui nós estamos tratando dos pesados. Em seguida
240vamos estar tratando, dentro do CONAMA, das novas fases para as emissões dos
241leves e dos comerciais leves, mas agora estamos nos fixando, apenas, nos veículos
242pesados, nessa fase P7. Então, a origem desse texto aqui, ele nasceu dentro do
243nosso corpo técnico. Nós fizemos há algumas semanas uma reunião com diversos
244agentes, que trouxeram contribuições. Então, nós enriquecemos aqui com dados ou
245com sugestões dos nossos consultores, da ANFAVEA e o próprio Ministério Público

246 fez algumas sugestões para esse texto que nós incorporamos. É basicamente isso,
247 Volney. Acho que fica à disposição dos Conselheiros.

248

249

250 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Tem uma dúvida aqui, que a
251 Conselheira da CNI. Por favor.

252

253

254 **SR^a. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Bom dia a todos.
255 Primeiramente corrigindo, é CNT. É só uma dúvida, porque foi distribuída uma
256 versão na reunião do CONAMA, semana passada, que não coincide com essa
257 versão que está sendo apresentada aí. A versão que foi distribuída no CONAMA tem
258 onze artigos, apenas para termos noção da diferença. Essa que está aí tem treze.
259 Eu peço a distribuição dessa versão que está sendo apresentada, porque essa não
260 é a versão que foi apresentada aos Conselheiros do CONAMA na reunião passada.

261

262

263 **SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – A que está na página da Câmara Técnica é
264 essa. E a que foi distribuída na Plenária do CONAMA.

265

266

267 **SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Eu estava na Plenária do CONAMA e
268 recebi a versão que o senhor apresentou em tela.

269

270

271 **SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Houve de fato, como eu disse, o corpo técnico
272 fez uma primeira versão e depois nós enriquecemos com as propostas dos agentes
273 interessados e ficou essa. Essa foi distribuída no Plenário do CONAMA e essa que
274 está no *site* da Câmara Técnica. A sua é a versão anterior, que era exclusivamente
275 do corpo técnico.

276

277

278 **SR^a. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – É só para esclarecer,
279 porque como eu, devem ter outros com a mesma confusão, quer dizer, o fato de ter
280 uma distribuição de duas versões causou esse constrangimento.

281

282 **SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Eu tenho bastante convicção que essa é a
283 versão que foi distribuída em Plenário e que é a versão que está no *site*, na página
284 da Câmara Técnica. Realmente houve uma versão anterior, que foi depois
285 enriquecida, mas tivemos muito esse cuidado de que... O Nilo está me avisando que
286 todos vão receber agora, em papel, essa versão.

287

288

289 **SR^a. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Era isso, obrigada.

290

291

292 **SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Eu que agradeço. Prestem atenção, o que
293 vale é a Resolução com 13 artigos.

294

295

296 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado Dr. Rudolf. Então, assim,
297 está esclarecida a questão? Eu vou pedir, assim, como teve essa, se eu entendi,
298 houve uma distribuição no CONAMA de duas versões, foi isso?

299

300

301 **O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Não, foi essa mesmo. Tinha na página do
302 CONAMA, antes da Plenária, aquela versão, que era justamente para estimular as
303 pessoas a se manifestarem.

304

305

306 **O SR. JOÃO EMÍLIO FREIRE FILHO (CNT)** – Se não me engano, pelo Regimento,
307 os documentos têm que ser disponibilizados cinco dias antes; entre os documentos
308 disponibilizados, estava na página a versão anterior. Quando houve a reunião, foi
309 apresentada essa segunda versão. Agora, quer dizer, estamos dentro de um
310 problema de Regimento, porque o material que foi apresentado, previamente, até
311 para estudo, ficou diferente daquele que foi entregue na reunião. Não estamos
312 dizendo que a coisa não tenha sido de boa fé, mas há um problema regimental
313 nessa questão.

314

315

316 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Acho que a questão fundamental é a
317 seguinte: foi disponibilizada em tempo hábil, cinco dias, na página da Câmara
318 Técnica, a versão; essa é a questão que está em tela.

319

320

321 **O SR. JOÃO EMÍLIO FREIRE FILHO (CNT)** – Não foi. Cinco dias antes foi a outra
322 versão.

323

324

325 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Dr. Nilo, para esclarecer porque essa
326 é uma questão mais.

327

328

329 **O SR. NILO SERGIO DE MELO DINIZ (Diretor do CONAMA)** – Só para esclarecer
330 o Conselheiro. O Regimento prevê que os documentos, que vão ser debatidos na
331 Câmara Técnica, sejam disponibilizados com antecedência de cinco dias úteis. Isso
332 foi feito, de fato, com a Resolução que foi disponibilizada no *site*, distribuído o *link*
333 para todos os Conselheiros da Câmara, dentro desse prazo regimental. Agora, na
334 Plenária o Ministro trouxe essa versão com algumas alterações, algumas
335 contribuições, resultado do que disse o Dr. Rudolf, um diálogo entre todos os
336 agentes interessados na matéria, que desse diálogo surgiram algumas
337 contribuições. O Ministro não quis desconsiderar isso e já acolheu algumas dessas
338 alterações, nessa versão, na Plenária. Então, são alterações que a rigor chegam
339 para o debate, mesmo aqui, dos Conselheiros, mas o documento, a Minuta que
340 estava apresentada ao CONAMA, no prazo regimental, essa foi disponibilizada
341 corretamente. Chega aqui para os senhores no debate, uma versão que tem
342 algumas alterações, fruto desse processo, porque embora nós tenhamos pautado
343 essa Resolução na Plenária, como disse o Rudolf, aconteceu uma reunião há alguns
344 dias, com todos os segmentos, para discutir essa Minuta. Na Plenária, o Ministro
345 apresentou também para reflexão e contribuição dos Conselheiros. O debate dessa
346 Resolução está muito dinâmico, ele vai continuar, inclusive, amanhã e depois; não
347 pensem os senhores que eventualmente fechada uma Proposta de Resolução, hoje,

348 nós não vamos continuar abertos ao diálogo nos dias seguintes, até a reunião da
349 Câmara Jurídica permanece. Agora, o cumprimento do prazo regimental, isso foi
350 feito Conselheiro.

351

352

353 **O SR. JOÃO EMÍLIO FREIRE FILHO (CNT)** – Nilo, o que estou querendo colocar é
354 o seguinte: não estou dizendo que vocês não cumpriram o prazo regimental. Na
355 realidade nós já estamos discutindo uma emenda àquela Resolução inicialmente
356 apresentada. Perfeitamente, vamos discutir, não é essa a questão, mas apenas
357 houve, infelizmente, essa incorreção.

358

359

360 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado Conselheiro. Eu gostaria de
361 solicitar ao Dr. Nilo, que a secretaria do CONAMA providenciasse cópias. Quantas
362 cópias? Quem precisa de cópia dessa versão? Certo. Então, assim, dentro dessa...
363 Eu queria agradecer, então, a observação. Eu acho que já podemos de pronto
364 esclarecer o que aconteceu. Agora eu consulto aos Conselheiros, representantes
365 aqui, há pedidos de esclarecimentos em relação à própria resolução. Eu tenho
366 algumas considerações, Dr. Rudolf e Dr. Paulo, em relação à apresentação dessa
367 Resolução, no sentido de... Eu gostaria que me explicasse um pouco, qual seria o
368 trabalho, vamos dizer assim, a tarefa desse Grupo de Trabalho que está previsto
369 aqui nesse... Acho que o Dr. Paulo Macedo passou muito rápido, algumas questões
370 vão ficar para uma posterior discussão, de estratégia, de implementação para esse
371 Grupo de Trabalho. Explicar um pouco mais o objetivo desse Grupo de Trabalho,
372 para que tenhamos um sentimento melhor da abrangência. E da composição dele
373 também.

374

375

376 **O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – O que esperamos com o Grupo de Trabalho,
377 é que tenhamos um grupo técnico pensante no futuro do programa, que nós
378 tenhamos desenhadas futuras fases, a médio e longo prazo. Que não tenhamos que
379 nos debruçar a cada vez que se encerra uma fase, começar a pensar na outra. Nós
380 já temos um planejamento mais amplo do programa, tanto para os veículos pesados,
381 quanto para os leves e comerciais leves, e para as motos também. Seria um grupo
382 absolutamente técnico, propositivo das fases futuras. Agora, também é interessante,
383 que, além disso, nós temos a Comissão de Acompanhamento e Avaliação, que não
384 está sendo inventariada aqui, ela na verdade foi criada junto com o programa, mas
385 que nunca teve uma convocação e uma rotina de acompanhamento. Nós temos no
386 Ministério uma experiência muito boa, com a questão do rerrefino. Não sei qual dos
387 senhores conhece esse Programa, mas nós temos um grupo de monitoramento
388 permanente, que tem dado resultados muito bons. Então nós imaginamos que
389 possamos ter essa comissão de acompanhamento, para que tenhamos sempre uma
390 observação próxima, dentro do CONAMA, do que está sendo cumprido, se os
391 agentes que tem que ser acionados pelas fases estão cumprindo suas obrigações,
392 para que não aconteça fatos como aconteceram nos últimos tempos.

393

394

395 **O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Só complementando. Esse grupo também faria
396 parte daquele programa nacional de qualidade do ar, que o Ministro também lançou
397 como... Então, seria um grupo permanente daquele programa, para inserir as
398 emissões de fontes móveis, dentro do contexto maior do programa.

399

400 **SR. EDUARDO SANTANA (MMA)** – Outra complementação. A CAP já era
401 prevista desde a formação do PROCONVE, em 1986. O que aconteceu é que a CAP
402 precisa de uma reformulação, tendo em vista que ela é composta por órgãos
403 extintos. Então, por isso que nós propusemos, já faz parte realmente desse plano
404 nacional da qualidade do ar, também abordar esse tema. Órgãos que não existiam,
405 como a ANP, têm que ser integrados à CAP, por exemplo.

406

407

408 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Está bom, obrigado. Alguma outra
409 questão? Dr^a. Ivy.

410

411

412 **SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Minha dúvida é em relação ao
413 cronograma de distribuição, já conversei com o Paulo, mas a idéia seria colocar já
414 nessa Resolução, esse cronograma, ou ficaria para o Grupo de Trabalho está
415 definindo isso? Queria saber como está o andamento do GT do IBAMA, vocês
416 mencionaram que já existe esse GT e, inclusive, cabe aqui ao IBAMA regulamentar,
417 até o dia 31 de novembro, a especificação do agente redutor líquido de NOx
418 (solução de uréia). Então, eu queria saber como está o andamento, se esses prazos,
419 que estão sendo colocados, são viáveis. E principalmente isso, se o cronograma de
420 distribuição vai estar atrelado à Resolução, nesse momento, já vai estar estipulado,
421 se vai ser nossa competência aqui nessa Câmara Técnica.

422

423

424 **SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Nós temos aqui uma proposta inicial, de que
425 teremos no dia 1º de janeiro de 2012 um determinado padrão de emissão. Eu acho
426 que a grande discussão que vamos ter aqui nesses dois dias, é exatamente a forma
427 com que esse novo combustível, que vai elevar esse padrão de emissão, vai ser
428 colocado no mercado. Nós estivemos ontem à noite com o pessoal do Ministério de
429 Minas e Energia, com a Petrobrás, todos nós nos reunimos, acho que eles vão nos
430 trazer uma proposta nesse sentido. Como é que você inicia essa distribuição e até
431 que ponto nós teríamos todo o País coberto por esse diesel (S10) que atende a esse
432 padrão de emissão. Então, acho que essa é uma das contribuições que vamos ter
433 que ajustar aqui hoje. As outras perguntas do Grupo de Trabalho.

434

435

436 **SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Com relação ao Grupo de trabalho, não é um
437 Grupo de Trabalho do IBAMA, mas é um Grupo de Trabalho criado na AEA,
438 Associação Brasileira de Engenharia Automotiva, a pedido do IBAMA, que está
439 finalizando as discussões com relação ao OBD, aquele sistema de controle. E os
440 prazos são hábeis. Acho que esse prazo é 2009, que nós temos que especificar a
441 uréia. Vale salientar que essa é uma atribuição que ninguém quis, era especificar a
442 uréia, não é da competência de ninguém. Então, na última reunião ficou, já que não
443 é da competência de ninguém, o IBAMA assumiu para especificar esse aditivo.
444 Então, vamos fazer.

445

446

447 **SR. EDUARDO SANTANA (MMA)** – Quanto à distribuição, o ideal realmente
448 seria que ela constasse um cronograma na Resolução, o problema é o tempo hábil
449 para isso. O que nós colocamos no art. 10º, § 2º, é um prazo para que se apresente
450 um plano de distribuição.

451

452 **O SR. RUDOLF NORONHA (PROCONVE)** – Conselheira, foram todas respondidas.

453

454

455 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Está bom, obrigado. Mais alguma
456 observação? Eu tinha só, assim, eu não acompanho muito essa discussão, é normal
457 utilizar esse termo “Sistemas Retrofit”, como está no art. 12º?

458

459

460 **O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – É a primeira vez que estamos usando esse
461 termo numa Resolução do CONAMA. Esse é um termo conhecido universalmente.

462

463

464 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Minha preocupação é que, talvez, isso
465 não seja claro.

466

467

468 **O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Nós podemos tentar descobrir ou desenvolver
469 algum termo em português para isso. Esse é um termo usado internacionalmente,
470 para esse tipo de tecnologia.

471

472 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – A minha preocupação nem é tanto a
473 questão só do termo, mas que fique claro o que significa um sistema de Retrofit.
474 Para não ter problema de interpretação depois, na própria Resolução.

475

476

477 **O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Pode colocar num glossário, num anexo, não
478 sei.

479

480

481 **O SR. JOÃO EMÍLIO FREIRE FILHO (CNT)** – Isso está ligado à emissão da
482 descarga do veículo, medição dos padrões na descarga do veículo. Descarga de
483 combustão. O Sistema Retrofit.

484

485

486 **O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – É o sistema de pós-tratamento que é usado em
487 veículos, em uso. Todos os controles do PROCONVE são para veículos novos e
488 esses sistemas são colocados nos veículos que já estão na rua. Ou seja, seria uma
489 iniciativa do proprietário do veículo, colocar isso ou não, dependendo do programa.

490

491

492 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Senhores Conselheiros, estão
493 esclarecidos? Então, eu queria agradecer, por enquanto, o Ministério do Meio
494 Ambiente e o IBAMA, por esses esclarecimentos iniciais. O nosso plano agora é
495 abrir a palavra para as exposições dos nossos órgãos, que têm uma relação direta
496 com essa temática. Então, nós identificamos aqui a ANFAVEA, ANP, a Petrobrás e o
497 Sindicom. Então, a idéia seria, agora nesse momento, abriremos cerca de 10 minutos
498 para que essas instituições apresentem o seu entendimento, não só sobre a própria
499 Resolução, mas sobre o próprio contexto que se desenvolve; e por onde passa, no
500 seu entendimento, o caminho crítico da implementação dessa Resolução e da nossa
501 discussão no âmbito da Câmara Técnica. Então, eu gostaria de convidar, primeiro, o
502 Dr. Henry Joseph Júnior, da ANFAVEA, para fazer uso da palavra por dez minutos.

503

505O SR. HENRY JOSEPH JR. (ANFAVEA) – Bom dia a todos. Agradeço ao
506Presidente da Câmara Técnica, pelo espaço que está abrindo para que possamos
507fazer essa manifestação. Eu queria fazer um comentário, desde 1986 a ANFAVEA
508vem trabalhando nas resoluções do CONAMA, referentes ao... Bom dia de novo. Eu
509queria fazer o seguinte comentário: desde 1986 a ANFAVEA vem trabalhando nas
510resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente, referentes ao PROCONVE,
511tanto na Resolução inicial, na 18, de 1986, como em todas as outras resoluções que
512vieram em seguida, e que vêm trazendo sucessivos limites de emissões e
513programas de atendimento das emissões dos poluentes para os veículos
514automotores. O comentário que vou estar fazendo agora, aquilo que foi colocado
515pelo Dr. Rudolf, com relação à 315, e aquilo que se desdobrou nessa questão dessa
516Resolução que está trazendo uma nova fase (P7), que é uma fase similar a Euro 5,
517que eu de antemão já coloco que a indústria automobilística concorda com a fase,
518com o atendimento dessa fase, dessa nova fase, como temos sempre concordado
519com os atendimentos das fases anteriores. O que sempre nos preocupa é se
520teremos as condições mínimas para o atendimento da fase, foi o que acabou
521acontecendo com essa fase P6, que acabou não nos permitindo que houvesse esse
522atendimento. Essa colocação que foi feita, de que esse não atendimento deverá se
523resolver pelo aspecto jurídico é uma questão que para nós nos coloca numa
524situação muito não confortável, não gostamos de agir pelo aspecto jurídico. Sempre
525viemos trabalhando nas fases do PROCONVE, no sentido de atendê-las
526efetivamente, porque atendimento no jurídico pode resolver o aspecto legal, mas
527não resolve o aspecto ambiental. Então, nesse modo é que entendemos que o pior
528dos mundos é esse de que a coisa vá se desdobrar pelo aspecto jurídico, isso é uma
529coisa que nos preocupa muito. Só para dar uma idéia, vou falar especificamente de
530veículos diesel, visto que nós estamos tratando de veículos diesel. Aqui estão as
531diversas fases que foram implementadas no Brasil, para o atendimento das
532emissões de veículos diesel e sua relação com as especificações internacionais que
533deram base técnica para essas fases. Como foi comentado, nós temos seguido uma
534base européia para os veículos diesel pesados, entretanto para os veículos leves,
535nós temos seguido uma base americana. A diferença principal de veículos leves e
536pesados, do ponto de vista de atendimento, é que nos veículos leves, é testado o
537veículo como um todo e no veículo pesado é testado somente o motor. Aqui mostra,
538são dados da CETESB, que mostram as médias de emissões dos veículos que vêm
539sido homologados, os motores diesel que vêm sido homologados, ano após ano,
540mostrando que consistentemente a indústria tem atendido aos limites que tem sido
541colocados pelo PROCONVE, em todas as suas diversas fases, apesar das reduções
542dos limites que foram colocados no mercado. Falando especificamente das duas
543fases que foram trazidas pela 315, que são as fases P5 e P6, a principal diferença
544trazida para essa fase P6, para essas duas fases, foi que os procedimentos de teste
545mudaram, passamos de um procedimento mais simples para um procedimento de
546teste bem mais complexo; pelo simples fato da mudança de teste, isso já traz um
547grau de severização bastante grande para o atendimento, se torna muito mais
548complexo conseguir atender aos limites que são estabelecidos. E, além disso,
549também foram trazidos novos limites de emissões, que também são limites mais
550severos, inclusive aí está colocado de uma forma bem simplificada, só para dar uma
551idéia, mas que são limites mais difíceis de serem atendidos. A consequência disso
552daqui é a necessidade de novas tecnologias para poder fazer esse atendimento. Até
553a fase P5 era possível, com medidas de motor, conseguimos fazer esse
554atendimento. Dos poluentes dos veículos diesel, a grande complexidade é como
555conseguir contrabalançar as emissões de dióxido de nitrogênio, com material

556particulado. Porque do ponto de vista de motor, cada vez que eu ajo, no motor, para
557diminuir um, eu acabo aumentando o outro. Em poucas palavras, eu consigo
558diminuir o NOx baixando a temperatura da câmara, mas isso me aumenta as
559emissões de material particulado; se eu aumentar a temperatura da câmara, eu
560diminuo o material particulado, mas aumento o NOx. Então, existe um balanço entre
561essas duas questões, que nos motores diesel nós trabalhamos para conseguir,
562através de melhorias da formação de mistura da combustão, atender esses dois
563limites. Isso é possível até a fase P5, foi possível, com medida simplesmente de
564motor, conseguir atender. Para a fase P6, isso já não era mais possível. Isso nós já
565sabíamos, mesmo nas discussões, com a experiência que nós temos e como isso foi
566feito em outros países, já se sabia que para essa fase (P6) isso já não seria mais
567possível. A partir daí eu preciso entrar com medidas adicionais e essas medidas,
568que são chamadas medidas de pós-tratamento, uma vez que vou fazer isso após a
569combustão no motor, eu tenho dois caminhos principais, ou eu trato o motor, do
570ponto de vista de NOx, diminuo o NOx e conseqüentemente o material particulado
571vai aumentar e, então, eu trato o material particulado no pós-tratamento, ou faço o
572contrário, trabalho no motor para diminuir o material particulado, conseqüentemente
573aumento o NOx e trabalho no pós-tratamento para diminuir o NOx. Então, esses dois
574caminhos, que são no jargão de engenharia automotiva, chamados caminhos do
575EGR ou caminho do SCR, são dois caminhos onde que a indústria pode definir um
576ou outro e isso é feito em função das características dos motores, da aplicação do
577motor, do quanto o motor já é mais favorável numa emissão de um poluente ou do
578outro, do acesso à tecnologia que o fabricante tem, do custo que esse pós-
579tratamento pode vir a trazer e se isso compensa ser aplicado no veículo pequeno ou
580não. Ou seja, essa decisão acaba sendo tomada pelo fabricante, em função do
581conhecimento do motor que ele fabrica e da aplicação que aquilo vai ter. Isso já é
582uma coisa que nos difere um pouco de outros países, porque no Brasil nós
583cismamos em usar motores de baixa potência, para transportar grandes cargas, a
584relação peso/potência no Brasil não é igual ao que se aplica em outros países e isso
585acaba levando a distorções, até nessa tecnologia, do que possa ser aplicado aqui no
586Brasil. De qualquer modo, essa decisão aqui que tem que ser tomada e ao ser
587tomada, tem que considerar o combustível. Porque essa parte de pós-tratamento,
588ela é uma parte muito sensível à qualidade do combustível ou até o próprio
589combustível, na medida em que ele possa favorecer ou não a emissão de material
590particulado, ele pode tornar essa fase mais difícil. Nós já sabíamos dessa
591característica do combustível, não vou entrar em detalhe, aqui está uma lista de
592problemas que podemos ter com essa tecnologia. Ela parte do momento em que o
593veículo começa a encontrar combustíveis não adequados. Esse foi todo o problema
594que nós tivemos durante toda a discussão da 315 e que acabou após a promulgação
595da mesma. Continuou sendo levado nas discussões que tínhamos na ANP, nas
596discussões que tivemos com a Petrobrás, da disponibilidade desse combustível, de
597dois aspectos: primeiro, qual era afinal a qualidade do combustível que íamos
598encontrar em campo, não adianta dizer que o combustível vai ser bom, eu preciso
599de algumas características desse combustível, o teor de enxofre, densidade, uma
600série de pontos para poder dimensionar o que vou fazer. Se eu não souber isso, não
601consigo desenvolver essa tecnologia. Então, eu preciso saber. E outra, esse
602combustível tem que ter garantia de que vai ser encontrado no mercado, porque
603caso o veículo não use o combustível adequado, eu tenho uma quantidade enorme
604de problemas. Muitas vezes é colocado dúvidas, se é realmente necessário esse
605combustível. Aí estão alguns exemplos do que nós encontramos no mercado,
606quando tentamos colocar tecnologia Euro 4, e alguns testes que foram realizados no
607Brasil, mostrando que esses problemas, de fato, ocorrem. Essa é uma válvula EGR,

608 chegou a ser furada em função do ácido sulfúrico formado no gás do escapamento,
609 devido ao teor de enxofre. Nós temos mais exemplos, se quiserem, mas é só para
610 dar uma idéia dos problemas. Infelizmente a indústria automobilística é uma
611 indústria demorada, não conseguimos fazer um produto de um dia para o outro. Nós
612 requeremos realmente um tempo mínimo para conseguirmos fazer esse
613 desenvolvimento, porque as fases com as quais nós temos que trabalhar nesse
614 desenvolvimento são várias, tem toda uma fase de definição de tecnologia, uma fase
615 de definição de fornecedores, uma fase de aprovação de amostras de fornecedores,
616 tem toda uma fase de testes de durabilidade, testes funcionais, enfim, tem um
617 trabalho grande. Os próprios testes finais, de durabilidade, são demorados, podem
618 demorar mais de um ano. Enfim, é um processo demorado. E isso para nós, é que
619 nos leva a precisarmos saber qual é o combustível que vamos usar, com muita
620 antecedência. Tanto isso é verdade, que é previsto inclusive numa lei, foi chamada
621 essa lei na própria 315, dizendo que existe uma necessidade de 36 meses de
622 antecedência do conhecimento do combustível, para poder fazer o atendimento de
623 uma nova fase. Nós até achamos esse tempo meio pequeno, mas tudo bem, é o
624 mínimo para podermos fazer um trabalho desse desenvolvimento. Aí eu volto à
625 colocação que foi feita aqui, dessa fase nova que está sendo proposta, da Euro 5,
626 da fase P7, do modo como está sendo colocado, porque está sendo trazida uma
627 fase, uma proposta de uma nova fase para 2012. Perfeito, eu acho que até as
628 próprias características do combustível estão colocadas na Resolução. Enfim, dar,
629 pelo menos nós entendemos, as bases mínimas necessárias para que possamos
630 fazer esse desenvolvimento e realmente atender a essa fase em 2012, como está
631 proposto. O que nos preocupa é o aspecto da 315 não ser abordado nessa
632 Resolução e remeter a questão da 315 para o aspecto jurídico. Porque pelo aspecto
633 jurídico, a interpretação que se teria, é que a 315 não precisaria ser atendida ou teria
634 uma liberdade jurídica ou legal, de três anos a partir da publicação do combustível;
635 isso tendo acontecido em novembro de 2007, significaria que a 315 seria então
636 atendida em novembro de 2010. E aí nós estamos falando de entrar com uma nova
637 fase, Euro 4, em novembro de 2010, para depois irmos para uma fase Euro 5 em
638 janeiro de 2012. Ou seja, nós criamos novamente um problema de incompatibilidade
639 de tempo para a indústria fazer um atendimento de uma ou de outra. Eu acho que
640 essa questão teria que ser resolvida no próprio bojo dessa Resolução, que hoje está
641 aqui sendo colocada, criando ou uma solução para a 315 ou dando a entender como
642 é que se pode compatibilizar esses dois atendimentos num prazo tão curto. Tem se
643 falado muito da possibilidade de usar, no Brasil, produtos que nós fazemos para
644 exportação. Só queria dar uma rápida explicação. O que nós fazemos para
645 exportação... Nós exportamos para muitos países, até alguns que não têm requisito
646 de emissão nenhum. Mas para os países que mais se... Nós temos preocupação
647 com questões ambientais, seriam para a Europa, realmente nós exportamos
648 veículos Euro 4, desde 2005 nós fazemos essa... Não, os limites são aplicados na
649 Europa desde 2005. São veículos que foram desenvolvidos para um diesel europeu,
650 de 10 a 50 PPM. A especificação dos combustíveis está disponível desde 99, ou
651 seja, fazemos uma coisa para um combustível que conhecemos há muito tempo. A
652 questão é: eu vou ter esse combustível aqui? Porque se não for o mesmo
653 combustível não dar para aplicar essa mesma tecnologia. A partir do momento que
654 eu souber qual é o combustível, vou ter que fazer então o desenvolvimento. Caímos
655 na mesma questão do que já foi colocado para o produto nacional. E exportação
656 para os Estados Unidos, que são limites do NPE, válidos desde 2004, e que foram
657 desenvolvidos para um diesel S50, que é disponível desde 2000. Acontece que
658 esses produtos de exportação têm características bastante distintas daquilo que nós
659 usamos no Brasil. Então, não dá simplesmente para pegar um motor desse e

660colocar no produto nacional, são produtos com características diferentes, cuja
661aplicação não é imediata. Nós teríamos que fazer trabalhos de desenvolvimento
662para isso também. Era isso que eu tinha para comentar. Obrigado.

663

664

665**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Gostaria de agradecer ao Dr. Henry
666Joseph Júnior, representante da ANFAVEA, pela esclarecedora apresentação.
667Excelente. Convido então o Dr. Waldyr Gallo, da ANP, para suas considerações. Dr.
668Waldyr, se o senhor já puder responder algumas questões que a ANFAVEA
669apresentou, ajudaria.

670

671

672**O SR. WALDYR LUIZ R. GALLO (ANP)** – Bom dia a todos. Eu queria fazer alguns
673poucos comentários, apenas. Em primeiro lugar, lembrar o PROCONVE, lembrar
674que é um programa de sucesso, mas que está voltado fundamentalmente para o
675atendimento de veículos novos, isso está baseado em ensaios ainda na fase de
676homologação, a partir do qual são concedidas autorizações para comercialização
677dos veículos que portam cada tecnologia. Isso, às vezes, é confundido ou então
678quando se fala num combustível para o veículo da fase P6, o pessoal já imagina o
679combustível disponível no Brasil inteiro, para todos os veículos, inclusive para os
680antigos. Isso precisa ficar claro, do que nós estamos falando. Segundo lugar, a ANP
681também vem participando dessas discussões do PROCONVE, desde que foi criado,
682em 98. E o diesel brasileiro, desde 97, no tempo do DNC ainda, antes da ANP. Até
683hoje ele sofreu enormes modificações, no sentido de uma melhoria do seu
684desempenho ambiental, passando de teores de enxofre acima de 5 mil PPM para
685teores de enxofre, hoje, de 500 PPM no metropolitano e 2000 para o diesel interior.
686Bom, no que se refere à proposta da fase P7, a ANP tem uma posição peculiar
687nessa discussão, peculiar porque a ANP produz papel. A ANP não produz nem
688produto veículo e nem produto combustível. Então, na verdade é um papel de
689regulador, da ANP. Então, nós dependemos fortemente de que as questões e os
690itens de especificação, os detalhes técnicos que fazem o casamento entre a
691tecnologia dos veículos e os motores, que eles sejam acordados entre as partes que
692produzem os motores e os combustíveis. Quer dizer, a ANP não dispõe de uma
693infra-estrutura científica tecnológica para fazer os ensaios de forma independente,
694nós dependemos de informações que vêm, por um lado da ANFAVEA e por outro
695lado da Petrobrás. A atribuição da ANP é fazer a especificação do combustível, mas
696essa especificação tem que ser fruto de uma grande negociação entre as partes
697interessadas. Essa é a principal mensagem que quero deixar aqui. É possível a
698ANP, de hoje para amanhã, estou exagerando, claro, porque isso passa, às vezes,
699por consulta pública, tem uma formalidade, mas de hoje para amanhã a ANP pode
700especificar qualquer combustível, com quaisquer características. Agora, se isso vai
701ser possível, viável e atendimento, é uma segunda questão. Então, na verdade, o
702grande problema é haver uma convergência entre as possibilidades de fornecimento
703de combustível, por um lado, e as possibilidades da indústria automobilística, com
704esse combustível, atender a um determinado limite de emissão. Especificação de
705combustíveis é atribuição da ANP, isso nos chamou um pouco atenção, ao fato de
706que na Minuta que foi encaminhada nós temos o anexo um, que é basicamente uma
707especificação completa de um óleo diesel de referência; e na mesma resolução se
708menciona que o mesmo anexo um, seria o combustível comercial. Então, aí está se
709confundindo o combustível comercial com o combustível de referência. Gostaria,
710inclusive, que o pessoal da Petrobrás depois explorasse um pouco mais esse
711aspecto. Do ponto de vista do art. 5º, que é combustível de referência, entendemos

712que Petrobrás, inclusive já conversamos isso nos bastidores, Petrobrás e ANFAVEA
713estão absolutamente de acordo, no que se refere ao combustível de referência.
714Então, sob esse ponto de vista, a ANP agora está em condições de fazer, a curto
715prazo, eu diria no máximo 60 dias, a partir de hoje, uma especificação desse
716combustível de referência, porque já existe um consenso entre os produtores de
717combustível e os fabricantes. No que se refere ao diesel comercial, que na
718Resolução está sendo remetido ao mesmo anexo, ou seja, as mesmas condições, o
719diesel comercial costuma ser diferente e no Brasil tem sido bastante diferente do
720diesel de referência. Então, essa é uma discussão que ainda precisamos vencer,
721acho que ainda não existe um consenso entre a Petrobrás e a ANFAVEA, sobre qual
722seria o diesel comercial. E sob esse ponto de vista, a ANP, como produtora de
723regulamentação e papel, nós temos condições, de novo, de produzir uma
724regulamentação num prazo de até 60 dias, imaginamos que isso vai ser
725substancialmente menor que 60 dias, desde que os itens principais à especificação,
726que afetam as emissões, estejam acordados entre a Petrobrás e a ANFAVEA. Caso
727contrário, a ANP pode até arbitrar um valor, mas ao arbitrar um valor, eventualmente
728a Petrobrás vai dizer que não produz esse combustível ou a ANFAVEA vai dizer que
729com esse combustível não consegue atender o limite de emissão. Então, é
730extremamente importante que a ANFAVEA e Petrobrás caminhem na direção de
731uma, convergir para saber o que vai ser o combustível comercial. Volto a insistir, o
732combustível comercial está no item 9, se eu não me engano, da Resolução. O item 5
733fala do de referência. O combustível que a ANFAVEA necessita, pelo menos nos
734primeiros momentos para fazer o desenvolvimento, é o diesel de referência; esse
735nós temos condições de especificar num prazo máximo, estourando, de 60 dias,
736imagino que entre 30 e 60 dias tenhamos esse combustível especificado e publicado
737no Diário Oficial. Duas últimas observações, nós estamos falando só de veículos
738pesados e devemos lembrar que temos também veículos leves, que usam diesel.
739Nós estamos falando aqui de veículos fora de estrada, aqueles Jeeps grandes, eles
740não estão contemplados aqui. Eu confesso, agora vou falar em termos
741absolutamente pessoais, não como ANP, me chama atenção que veículos que estão
742na categoria, principalmente de veículos de luxo, fiquem fora dos limites de emissão
743e os veículos de carga e passageiros entrem no limite de emissão, isso me chama
744atenção. Finalmente, para concluir, eu acho extremamente importante o item 3, a
745reativação da CAP (Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE);
746na verdade, se essa Comissão tivesse tido uma vida verdadeira, se tivesse
747efetivamente acompanhado a implantação do PROCONVE, nós não teríamos
748chegado onde chegamos. É isso, obrigado.

749

750

751 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado, Dr. Waldyr Gallo,
752 representante da ANP. Eu convido agora o representante da Petrobrás, Dr.
753 Frederico Kremer. Se fosse possível, depois eu até pediria se podemos
754 disponibilizar as apresentações no *site* da Câmara Técnica. Bom, os problemas
755 técnicos foram resolvidos. Passo, então, agora para apresentação da Petrobrás, Dr.
756 Frederico Kremer. Se o Sindicom, representante Dr. Roberto, tiver alguma
757 apresentação, já pediria que fosse colocado.

758

759

760 **O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Senhores Conselheiros e
761 Conselheiras, demais participantes aqui da reunião da Câmara Técnica do
762 CONAMA, bom dia. Nós vamos trazer aqui a visão da Petrobrás, com relação a essa
763 nova legislação, uma visão complementar. Nós também, desde o início, temos

764participado do PROCONVE, desde a sua implementação, investimos nas nossas
765unidades, também temos investido no nosso centro de pesquisa. Nós temos
766laboratórios de emissões, para veículos leves e pesados, para avaliar também os
767nossos combustíveis. Temos reduzido o nosso enxofre, do diesel e da gasolina, já
768investimos mais ou menos 1,6 milhões de dólares, até 2013 estamos investindo em
769torno de 8,2 bilhões de dólares para a redução do enxofre do diesel, em especial,
770como também da gasolina. Nós evidentemente com essa participação integrada,
771que temos junto ao PROCONVE, também somos favoráveis e vamos participar na
772viabilização dessa fase que está aqui em discussão. Sem sombras de dúvida, a
773Petrobrás vai participar e vamos viabilizar essa legislação. O que nós queríamos
774trazer para vocês, para que nós pudéssemos ter um pouco de... Para que vocês
775entendessem e sensibilizassem a questão desses investimentos. O que significa
776para nós as dificuldades, muitas vezes para redução do teor de enxofre. Não são
777atividades simples, são bastante complexas. Nós utilizamos unidades de tratamento
778para redução do enxofre, é a linha que temos adotado, evidentemente existem
779outras rotas mais complexas e mais caras. Para vocês terem uma idéia, nós
780construímos, já temos evidentemente o nosso parque de refino, várias unidades de
781tratamento. Mas no início, durante a década de 90, início dos anos 2000, uma
782unidade dessa estava saindo em torno de 250 milhões de dólares, essa unidade
783hoje já está em torno de 800 milhões de dólares. Existem dificuldades para o
784fornecimento de equipamentos, compressores. Também existem os rituais
785necessários para termos as liberações ambientais. Isso tudo nos leva a uma visão
786de que uma unidade dessa leva, para ser construída, no mínimo, se der tudo certo,
787no mínimo quatro anos, a média vai de quatro a cinco anos; porque tem a fase de
788projeto, depois dessa fase você tem que fazer também a certificação ambiental,
789precisa também fazer, nós temos regulamentado com isso, temos que fazer uma
790grande consulta às várias propostas. Às vezes, num processo desses, para uma
791licitação, leva um ano; que a unidade chega a custar um bilhão e seiscentos, um
792bilhão e quinhentos, uma unidade que custa oitocentos milhões de dólares. Então,
793queria trazer isso para vocês, para mostrar que a exemplo do que a ANFAVEA
794colocou, nós também precisamos de um tempo para que possamos materializar
795essas unidades. Porque, por outro lado, muito se fala: “podemos importar”; importar
796significa dois problemas: primeiro, é ter o produto para nós comprarmos esse
797produto importado, a oferta diz o importado; e segundo, nós produzimos aqui. Então
798você tem que tirar o que produz daqui, para colocar o que viria eventualmente
799importado; isso cria também uma outra dificuldade, às vezes é uma impossibilidade
800total. Isso aqui eu não quero falar, porque também não sou nem químico, talvez o
801Henry, que é químico, soubesse explicar melhor do que eu, isso aqui é um esquema
802simples, uma unidade de HDT, onde a carga entra, você tem que ter uma geração
803de hidrogênio e nesse reator aqui, sob pressão, o enxofre do diesel, dessa corrente,
804é retirado e sai na forma de H₂S. Aqui tem uma série de outros equipamentos para
805tratamento desse produto. Queria colocar, por exemplo, o nível de enxofre para o
806qual esse produto vai ser definido ou essa unidade vai ser projetada, é bastante
807importante, porque o nível da pressão que existe nesse reator, vai dizer, por
808exemplo, a que nível de enxofre eu posso levar essa minha carga. Por exemplo, nós
809temos HDTs, na Petrobrás, com baixa pressão. Então, o nível de redução de enxofre
810já não é tão significativo. Outras questões que surgem, por exemplo, o número de
811cetano, outros parâmetros do diesel são importantes para nós definirmos essa
812configuração. Se nós pegarmos, por exemplo, um número de cetano muito alto, ao
813invés de um reator, eu vou precisar de dois reatores; quer dizer, a minha unidade
814fica quase insuficiente, fica ineficiente. E conforme a qualidade do diesel, é outra
815dificuldade, nem essa unidade aqui vai atender, seria um outro tipo de unidade,

816chamado HCC, que é um hidrocraqueamento, é uma mini refinaria. Essa unidade
817hoje está custando em torno, algo de 2,5 a 3 bilhões de dólares, uma unidade. Aqui
818eu trouxe para vocês a idéia dessa pequena unidade, vocês vejam que é uma
819unidade bastante grande, o porte é bastante grande, numa refinaria para construção
820de uma unidade nós temos de 3 mil a 4 mil homens trabalhando, quase duplica o
821efetivo da refinaria, com todos os problemas que vocês possam imaginar. Nós até
822marcamos aqui um caminhão, esse é Euro 3, ainda não é Euro 4, está aqui para
823vocês terem uma idéia da complexidade dessas unidades. Embora não tenhamos
824esse amparo legal da lei, que nos dê três, quatro anos, eu quero mostrar para vocês
825que nós não temos esse amparo legal, mas isso é uma realidade marcante, tanto
826que em outros países, nas legislações, os esquemas de refino recebem esse prazo
827para fazerem essa adaptação, porque fica totalmente inviável. Nós temos, além dos
828HDTs que já estão operando, nós estamos com essas previsões, esses quatro HDTs
829para São Paulo, Curitiba, Rio de Janeiro, temos também Belo Horizonte, Regap,
830Relam na Bahia, Reman e na Refap. Evidentemente que também temos refinarias
831em construção, em vista até das novas fases de produção da Petrobrás, existe a
832previsão de construção de algumas refinarias que evidentemente vão ajudar e já
833estão sendo, nesse caso, projetadas para a fase 5 ou P7 ou Euro 5 P7, que seria 10
834PPMs. Só para vocês terem uma idéia, o enxofre que nós projetamos para essas
835unidades, a Reman foi a última, como já começou às discussões para antecipação
836da fase P7, porque no nosso plano de investimento estávamos considerando a fase
837P7 para 2016, algo em torno de 2016. Como surgiu essa antecipação, em vista da
838questão que existe com relação a 315 do CONAMA, nós já estamos considerando a
839Reman com 10 PPMs. Então, com relação à legislação que foi trazida pelo Ministro
840e nós viemos participando, junto com todos os órgãos, aconteceram três reuniões,
841nós trouxemos aqui quatro pontos de destaque, evidentemente nós fizemos uma
842análise daquela legislação, temos uma série de propostas, de recomendações de
843texto, que a Petrobrás preparou e vamos disponibilizar depois, mas existem quatro
844pontos que nós queríamos destacar. O primeiro seria criar especificações
845diferenciadas, para o diesel padrão e comercial; o diesel padrão tem características
846muito mais restritas, até para que você possa controlar e medir as emissões, para
847tirar os efeitos dessa variabilidade do combustível, como também às vezes até da
848variabilidade de produção do motor. Nós temos a posição, que as características do
849diesel padrão S10, estamos plenamente acordos, achamos que essas
850características estão relatadas na proposição, podem ser especificadas pela ANP,
851sem nenhuma dúvida. As características do S10 comercial, achamos que precisa
852realmente fazer um acabamento, junto com a ANFAVEA, acho que não temos tempo
853para dois dias, mas acho que identificamos quais são os pontos principais que eles
854colocam. Também temos os pontos que nós consideramos, vamos tentar chegar a
855essa harmonia que o Galo comentou, acreditamos ser viável isso, para que
856possamos avançar. Por essa razão sugeriríamos até que a especificação do diesel
857comercial, ele saísse, ficasse apenas as características do diesel padrão e dar o
858prazo da ANP, de 60 dias para chegarmos a essa definição. Isso é uma definição
859bastante complexa, como eu mostrei para vocês, as características dependem do
860projeto, que unidade eu vou fazer. Existem linhas, os Estados Unidos segue uma
861linha, para as características, o Japão segue outra. Nós temos uma que é mais ou
862menos intermediária e temos também as linhas européias, para as características
863dos combustíveis. E um outro aspecto que nós queríamos considerar, é o seguinte:
864nós, em cima de reuniões que foram realizadas no MMA, com a coordenação do
865Ministro Minc, foram elencadas algumas ações compensatórias, com relação à
866Resolução 315. Então, tinha uma série delas. E uma delas é a disponibilização do
867diesel S50, que a Petrobrás se comprometeu e vai começar a disponibilizar. Ela

868 tinha essa ação de produção ou viabilização, às vezes até via complementação por
869 importação desses de 50. E aguardamos orientação do MMA para fazer, o que nós
870 fazemos com isso. E aí foi definido lá. Então nós vamos ter nesse período, o diesel
871 50 bem espalhado. Então, a nossa sugestão era, como aconteceu também na
872 Europa, esse veículo fase P7, ele também pudesse utilizar o diesel 50, numa fase
873 inicial, até para que nós pudéssemos entrar as nossas unidades como eu coloquei
874 aqui, isso é um ponto. Na Europa, esse veículo P7 utiliza o diesel 10 e utiliza
875 também o diesel 50, acho que não vai ter problema, talvez a eficiência não seja total,
876 mas sem problemas. Nós temos também algumas questões e preocupações
877 grandes, na distribuição desse produto, quando entrar em 2012, os veículos, já
878 vamos chamá-los de P7. Agora que estou entendendo que na Portaria que foi
879 colocada, isso está sendo remetido para que a ANP, junto com o MME e MMA, faça
880 esse estudo de distribuição junto com os outros segmentos, porque a Petrobrás atua
881 na distribuição e revenda, em partes, todos esses segmentos possam estar
882 alinhados. E definir esse plano, que não é uma coisa diferente do que aconteceu em
883 outros... Na Europa também, o pessoal se reuniu para discutir como iriam distribuir
884 esse diesel, as linhas, os locais disponíveis. Coisa que deve ser feita também com
885 relação à uréia. Bem, era isso que eu tinha a colocar. Tenho também, em cima da
886 legislação, Presidente, todas as propostas que nós fizemos e sim uma margem do
887 texto, contribuições para o texto, mas as linhas principais são essas que nós
888 queríamos colocar aqui e estamos trabalhando para que possamos viabilizar
889 realmente essa nova legislação. Obrigado.

890

891

892 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado, Frederico Kremer,
893 representante da Petrobrás. Nós temos algumas questões que depois vamos abrir
894 para esclarecimentos, mas antes nós gostaríamos de convidar o Dr. Ricardo, da
895 Federação Nacional do Comércio de Combustíveis, para a sua apresentação.
896 Desculpe, Dr. Roberto Horn.

897

898

899 **SR. ROBERTO HORN (SINDICOM)** – Bom dia a todos. Eu queria agradecer a
900 essa oportunidade, ao Presidente e demais Conselheiros aqui. Apenas
901 complementando, Presidente, eu estou aqui representando o Sindicom, Sindicato
902 Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e Lubrificantes, e tem o Dr.
903 Ricardo Hashimoto, como representante da Fecombustíveis, que congrega vários
904 sindicatos da revenda de combustíveis no Brasil, ele vai me ajudar nessa
905 explanação, algo rápido, talvez não tomemos os dez minutos concedidos. Bem, nós
906 queremos fazer aqui, como parte da cadeia de distribuição e revenda de
907 combustíveis, considerações que entendemos ser importantes para esse processo,
908 fizemos isso recentemente nas reuniões do Ministério do Meio Ambiente, com o
909 Ministro Carlos Minc, que de fato dizem respeito a essa Proposta de Resolução aqui
910 do CONAMA, que envolve a P7 e também diz respeito a esse período, entendemos
911 que é um período de transição, que envolve a distribuição do óleo diesel S50. Nós
912 não estamos dissociados ou não estamos dissociando, de fato, as fases aqui,
913 porque ambas nos trazem as mesmas preocupações e requerem que nós nos
914 coloquemos, as preocupações que servem tanto para uma fase como para outra, no
915 nosso ponto de vista. A implementação do diesel S50 ou S10 na cadeia de
916 distribuição de combustíveis no Brasil, deve observar, em primeiro lugar, as
917 necessidades de aperfeiçoamento do arcabouço legal, garantindo a regulamentação
918 adequada para distribuição e consumo, considerando a existência concomitante de
919 no máximo dois tipos diferentes de óleo diesel distribuídos no Brasil. Por exemplo,

920hoje nós temos o S2000, o S500, em algum momento à frente estamos entendendo
921que haverá o S500 com o S50 e logo mais a introdução do S10. A multiplicidade de
922produtos com o mesmo fim e preços, acarreta distorções concorrenciais propiciando
923diversos tipos de fraudes que penalizam seriamente os agentes da cadeia e o
924consumidor final. Ou seja, o uso inadequado de combustíveis, também por parte do
925consumidor, numa situação onde existam concomitantemente muitos produtos, pode
926não trazer os benefícios esperados para o meio ambiente, entre outras questões
927concorrenciais que também preocupam as distribuidoras e preocupam a revenda,
928como o Dr. Ricardo vai comentar a seguir. Portanto, deve se observar, nesse
929contexto, à introdução gradual do óleo diesel S50, em substituição ao S500, em
930etapas e pólos de abastecimentos distintos, durante o período de transição, de 2009
931e 2011. Isso não está contemplado, foi comentado na Minuta atual, acho que o
932Henry fez algum comentário dessa questão do período de transição, por uma outra
933razão, mas é um fato que temos que chamar atenção, porque isso vai acontecer e
934isso nos traz uma preocupação, quanto ao melhor modelo de distribuição que
935atenda os anseios da sociedade, tanto para que possamos ter o produto disponível,
936e de outra forma, o consumidor o utilize trazendo os benefícios necessários ao seu
937veículo e ao meio ambiente. A utilização, e essa é uma sugestão que nós já fizemos
938também nas reuniões com o Ministro Carlos Minc, a utilização de um corante para
939diferenciar o produto de pior qualidade, no cenário de comercialização concomitante
940de produtos distintos; isso é para evitar fraudes, para evitar o uso indevido de um
941produto. Então, neste caso aqui, com a possibilidade de causar maior número de
942emissões, ao invés daquele produto que ele realmente deveria estar utilizando
943naquela região ou naquele pólo de abastecimento. Um outro item é a distribuição
944ampla do S10, a partir de 2012, para atender veículos novos em todo o País. Como
945está contemplando aqui na proposta em discussão, deve haver um arcabouço
946adequado e uma discussão bastante adequada, quanto à forma de introdução e
947distribuição desse produto no País como um todo. Nós temos hoje, segundo
948números da ANP, aproximadamente 35 mil postos revendedores, além de outros
949pontos de abastecimentos espalhados pelo País. E o planejamento desse processo
950deve ser muito bem feito, deve haver o envolvimento certamente da ANP, que tem
951no rol, também tem todo o processo de registro, de todos esses agentes, detém a
952regulamentação e, portanto, há de se fazer um planejamento ao longo do tempo,
953com os devidos cuidados para que nós, de alguma forma, não cometamos falhas
954que tragam prejuízos a um processo tão importante como esse para a sociedade
955brasileira. A nova tecnologia de motores e a conseqüente necessidade de utilização
956a solução aquosa de uréia e seus impactos a cadeia de distribuição de
957combustíveis, isso foi colocado aqui, o Paulo comentou, vai ser objeto de resolução
958ou de especificação pelo IBAMA, nós destacamos esse ponto também, que nos
959parece muitíssimo importante. É algo novo dentro da cadeia de distribuição de
960combustíveis para o Brasil, deve estar regulamentado para que depois a cadeia de
961comercialização saiba como dar prosseguimento a isso, com o devido amparo
962técnico e regulamentar. E por fim, cabe destacar que mais uma vez, como já
963destacamos isso nas reuniões do MMA, a utilização de medidas paliativas que
964possam minimizar o impacto do custo diferenciado, esperado por um produto de
965melhor tecnologia, portanto deve chegar mais caro aos consumidores. Por exemplo,
966o uso da Cide, para evitar, de novo, que haja uma inversão de canal, uma utilização
967indevida. E o benefício desse produto acabe não sendo auferido na expectativa que
968se tem. Esses são os pontos, vou ficar à disposição de todos os senhores para
969eventuais dúvidas, comentários e queria passar ao Ricardo, que por parte da
970revenda também fará algumas considerações, muito obrigado.

971

972

973 **O SR. RICARDO HASHIMOTO (Fecombustíveis)** – Bom dia. Meu nome é Ricardo
974 Hashimoto, sou da Fecombustíveis. Fecombustíveis é a federação que congrega 35
975 sindicatos no Brasil, aos quais estão filiados os 35 mil postos que vocês vêem no
976 mercado. A minha fala tem que ser bastante cuidadosa porque vou falar em
977 números, preços, é uma questão delicada, parece que você está precificando o
978 benefício; dando valor a uma vida ou a qualquer que seja. A minha visão aqui, é de
979 estar dentro de um setor econômico, dentro de uma estrutura, de um modelo de
980 disponibilização de combustível para a população; e que tem que funcionar,
981 funcionar com uma certa justiça, digamos assim, tanto social como concorrencial.
982 Para dar exemplos para vocês, do que significa o impacto, por exemplo, o modelo
983 atual é disponibilização do diesel interior e o diesel metropolitano, por quê?
984 Justamente, as regiões metropolitanas são mais afetadas pela questão ambiental,
985 então é lá que se concentra os esforços para se colocar o diesel de melhor
986 qualidade e por isso que o diesel é mais caro. Atualmente, a diferença ficou em dois
987 centavos; não é nada, não é? Mas infelizmente, senhores, o mercado do óleo diesel
988 é muito competitivo; as transportadoras, as empresas de ônibus, eles têm um
989 negócio baseado nisso. Eu digo para os senhores, que infelizmente a população
990 como um todo, população empresarial ou consumidora genérica, não está muito
991 disposta a pagar essa conta ambiental, principalmente se essa diferença for
992 exacerbada, como eventualmente temos o temor que seja, porque se você faz uma
993 extrapolação, de que S2000 para S500, você tem um diferencial de dois centavos,
994 não sei o quanto real ou até já subsidiado, de 500 para 50 eu até diria, porque não
995 sei como vai ser esse cronograma, mas você pode ter a possibilidade de estar com
996 diesel 2000 no interior e o 50 numa capital. Como que fica a questão
997 concorrencial, de você ter, supondo, seis centavos no óleo diesel, a título de
998 ilustração, porque eu vivo, digamos assim, o mercado, a realidade. Há pouco tempo,
999 um ano e meio, eu diria, talvez até dois, com o início do programa do biodiesel, se
1000 falou muito em óleo vegetal, diretamente no tanque do caminhão, diretamente no
1001 motor do caminhão, porque o óleo vegetal era mais barato, agora está mais caro,
1002 ninguém está usando, mas quem disse, numa inversão do mercado, isso não volte a
1003 acontecer. Então, gente, a nossa preocupação aqui, traduzindo em miúdos essas
1004 questões que temos que ter cuidado, de ver onde se pode trabalhar essa questão
1005 concorrencial, porque todos são consumidores, todos têm seus carros. E nada mais
1006 é uma luta diária nossa, dos sindicatos, da ANP; não obstante de todos os esforços
1007 de fiscalização da ANP e agora de outros órgãos correlatos, de combater a máfia
1008 dos combustíveis. Ou seja, gente tirando dinheiro do bolso dos senhores, com certo
1009 nível de adulteração, talvez até uma sonegação, (...). Tivemos um problema em
1010 Manaus, estamos tendo problema em Manaus, diesel marítimo entrando na capital,
1011 porque o Rio Amazonas está lá; como é que nós fazemos para evitar que uma
1012 barcaça venda o excedente? O excedente são 10 mil litros, 15 mil litros, indo para
1013 motores de caminhão. Então, senhores, nossas falas são no sentido de ver como se
1014 encaixa todo esse projeto, absolutamente necessário, dentro da realidade do nosso
1015 modelo de distribuição dos combustíveis. Obrigado.

1016

1017

1018 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado, Dr. Ricardo. Queria
1019 agradecer então, tanto a Sindicom quanto a Fecombustíveis. Eu passaria agora, aos
1020 nossos Conselheiros representantes aqui da Câmara Técnica, abrir a palavra para
1021 esclarecimentos, tanto da ANFAVEA, da Petrobrás, da ANP, do Sindicom e
1022 Fecombustíveis. Se for necessário também, gostaria talvez que o próprio MMA e

1023IBAMA ajudassem nesses esclarecimentos. Então, não sei se a Conselheira Ivy
1024gostaria de iniciar.

1025**A SRª. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Eu tenho algumas dúvidas, que na
1026verdade são gerais, não sei especificamente qual dos senhores pode responder. A
1027primeira é em relação aquele prazo de 36 meses para adequação, a dúvida é: se o
1028fato de nós termos a especificação européia, desde 99, a especificação norte
1029americana, desde 2000, isso somado a especificação de 2007, da ANP, isso não
1030poderia estar reduzindo esse período de 36 meses para tentarmos adequar, é uma
1031dúvida. É a minha primeira dúvida. A segunda, que daí é uma questão, como
1032estávamos discutindo, de gestão, aí não está relacionado ao P7, mas sim ao P6,
1033como que o setor vai viabilizar o atendimento a Resolução 315, a fase P6,
1034considerando que na abertura da Plenária do CONAMA, na semana passada, o
1035Ministro Minc disse que será uma questão jurídica, que vai estar valendo a partir de
10362009, o P6. E uma outra dúvida, como é que o setor se mobilizou nesse período,
1037nós vamos completar sete anos ano que vem, como que o setor se mobilizou
1038sabendo desse período? O meu entendimento, é que se esperava que a ANP
1039fizesse a especificação, ela foi feita só no final de 2007. Mas sabendo que o setor
1040seria cobrado, o que o setor fez nesse período, se não cobrou a ANP por uma
1041aceleração nessa especificação? Uma outra questão, é uma dúvida sobre os
1042motores, motor para uso do S50 e do S10, até para facilitar para o consumidor, o
1043motor para o diesel S50 comporta também o uso do diesel S10? Uma outra questão,
1044quando se falou do teor de enxofre, essa é específica para a Petrobrás, eu não
1045entendi a questão das refinarias, que foi apresentado uma refinaria trabalhando com
1046S10, sete trabalhando com S30 e mais duas trabalhando com S50; isso está em
1047fase de estudos ou já está finalizado, já dar para fazer uso disso? E aí uma ressalva
1048aqui, a respeito do uso da Cide, está sendo discutido no Congresso a Cide
1049ambiental, não sei se os senhores têm conhecimento disso, que seria três por cento
1050do valor do automóvel, para usos específicos para qualidade ambiental. Então, de
1051repente essa Cide ambiental também poderia estar sendo utilizada, como foi
1052sugerido pelo representante do Sindicom. Eu acredito que essa Cide comportaria um
1053auxílio para que o consumidor final não pagasse tão caro esse preço do uso do S50
1054e do S10.

1055

1056

1057**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu queria agradecer a Conselheira Ivy,
1058de forma sistemática, ela apresentou uma série de questões que com certeza são
1059questões que preocupam vários de nós aqui na Câmara Técnica. Eu vou fazer a
1060seguinte abordagem, já que foi uma grande série de questionamentos, fazer uma
1061primeira rodada com a ANP, ANFAVEA, Petrobrás e depois o próprio MMA e depois,
1062talvez, dependendo do número de perguntas, façamos em bloco com os próximos
1063Conselheiros. Pode ser assim?

1064

1065

1066(*Intervenção fora do microfone*)

1067

1068

1069**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – A própria Conselheira Patrícia Boson
1070também pediu a palavra para usar junto com a CNT. Eu vou fazer o seguinte: vou
1071pedir licença para... Gostaria de usar a palavra agora? Porque daí eu já faria as
1072duas intervenções da CNT junto.

1073

1074

1075 **SR. JOÃO EMÍLIO FREIRE FILHO (CNT)** – Era só com relação ao
1076 esclarecimento da Conselheira. Que setor ela está falando que deveria ter entrado
1077 em ação? Em segundo lugar, que se deixe claro para a Petrobrás e a ANFAVEA e,
1078 por favor, à ANP também, a questão dos motores; como é que vai ficar a questão do
1079 combustível comercial? Porque especificar combustível de teste é a parte mais fácil.
1080 Agora, o problema é: qual é o combustível real, como é que isso vai ser
1081 disponibilizado, qual é o impacto disso na frota, quer dizer, a frota antiga vai poder
1082 utilizar esse combustível novo? Nós temos 25%, se não me engano, da frota, com
1083 veículos com mais de 20 anos, é o famoso Euro 0. Então, tem-se que saber quais
1084 são os impactos, onde isso vai impactar, em termos operacionais, nessa frota antiga,
1085 que infelizmente nós temos.

1086

1087

1088 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Gostaria de saber se a Dr^a. Patrícia
1089 Boson quer usar a palavra agora. Eu não queria ficar com uma série muito longa de
1090 perguntas, porque dificulta o entendimento dos nossos representantes.

1091

1092

1093 **SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Só sobre o setor. Na verdade, são todos
1094 os setores envolvidos, desde o motor, o combustível, o regulador.

1095

1096

1097 **SR^a. PATRÍCIA HELENA GAMBONI BOSON (CNT)** – Primeiramente, eu queria
1098 falar só algumas coisas a respeito da própria Resolução, porque aí o IBAMA poderia
1099 responder também, porque eu fiz aquela confusão com as versões, se for possível.
1100 A questão dos veículos leves, eu gostaria de saber o motivo de não ter entrado, só
1101 ficamos com veículos pesados, se tem uma explicação lógica. Tem alguns
1102 problemas de redação, que fica, assim, difícil de entendimento e que precisávamos
1103 esclarecer, no art. 3º, por exemplo, “dentro dos principais objetivos”, objetivos de
1104 quem? Do grupo? Porque quando se casa isso com “reduzir os níveis de emissão”,
1105 quer dizer, um grupo de trabalho não pode ter como objetivo reduzir, ele pode
1106 promover a redução, mas ele não pode ter para reduzir esse problema. O art. 2º
1107 também, “fica estabelecido o porte de dispositivos”, enfim, ele está sob o ponto de
1108 vista de entendimento mesmo, uma explicação mais adequada para essa questão. E
1109 o art. 7º também, colocar responsabilidade no fabricante do automóvel para obter o
1110 diesel, ele não é o fabricante do diesel, como é que ele pode ser o responsável por
1111 obter esse diesel. Não compreendi, como é que você pode... É a mesma coisa,
1112 responsabilizar o consumidor para ter o leite Parmalat diet; como que eu vou ser
1113 responsável por isso, tem que responsabilizar quem coloca. Enfim, é só alguns
1114 esclarecimentos, assim, mais... Daí que eu queria ouvir, inclusive, a Petrobrás, sobre
1115 o §3º do art. 10º também, que foi colocado aqui na Resolução. Em relação ao que
1116 foi apresentado, eu queria falar algumas coisas, pelo que entendi e ouvi das
1117 apresentações, acho impossível não discutirmos a questão da Resolução 315, do
1118 tipo assim: “aquilo está na justiça, vou esquecer e vamos agora pensar daqui para
1119 frente”. Então, principalmente, eu quero até agradecer a Conselheira, de lembrar a
1120 questão do usuário, estou aqui mais como usuário CNT. Isso pelo seguinte: eu não
1121 posso, não tenho nenhuma viabilidade e não tenho, como usuária, como controlar, o
1122 fato de eu ter um motor Euro 4 por um período, para depois ter um motor Euro 5. Ou
1123 seja, só podemos discutir essa nova fase, na perspectiva de uma conciliação e de
1124 uma negociação com a 315; e não é para ficar permissível, é para uma questão de
1125 lógica do processo. Se eu não abrir uma negociação, uma conciliação com a 315,
1126 não tenho como fazer essa nova fase, sob pena de quem for a vítima do processo, é

1127o usuário, ele que vai ser a vítima do processo. Porque eu vou ter motor Euro 4 e
1128depois eu vou ter um motor Euro 5. Como CNT, não tenho pernas para fazer
1129capacitação, treinamento e aferição, ora para o motor Euro 4 e daqui a 365 dias para
1130o motor Euro 5. Então, quer dizer, eu estou entendendo e como representante da
1131CNT, que eu tenho que pular essa fase do Euro 4. Alguém tem que me dar essa
1132alternativa, de pular essa fase do Euro 4, já partir direto para o tal S10 e pular essa
1133fase do Euro 4. Mas não pular judicialmente, pular aqui, acordado mesmo,
1134estabelecendo com uma lógica, essa questão. Então, esse é o primeiro ponto e eu
1135queria saber se estou falando bobagem, se é isso mesmo, eu queria ouvir a
1136ANFAVEA e tudo, para esse ponto aqui. Outra coisa que temos que ficar bastante
1137atentos, é a questão da distribuição mesmo, se eu tiver um motor Euro 5 e abastecer
1138com S500, eu vou poluir muito mais se estiver com um motor antigo e abastecer
1139com S500. Então, quer dizer, essa questão da distribuição tem que estar
1140absolutamente compatível com o que vai ser colocado, sob pena de eu,
1141ambientalista, está dando tiro no pé da minha proposta, vou piorar a situação ao
1142invés de melhorar. Porque se eu pego um motor moderno e ponho um combustível
1143antigo, eu vou ficar muito pior do que eu ter um motor antigo e um combustível
1144antigo. Então, quer dizer, para eu ter esse Euro 5, preciso dessa questão. Aí tem
1145uma coisa que eu aprendi, porque sou meio nova nessa área, acho que é novidade
1146para muitos aqui, a questão da liberdade operacional, quer dizer, quando falou que
1147no interior tem 200, na capital vai ter o S10 ou vai ter o S500, eu sou caminhoneiro,
1148para quem assiste Pedro e Bino, hora estou no interior, hora estou na capital, cada
1149hora estou em um lugar, é o mesmo caminhão, não posso sair trocando de
1150caminhão, é o mesmo caminhão traçando o Brasil inteiro. Então, quer dizer, se eu
1151tenho um Euro 5, preciso ter a certeza de que vou ter o S10 em todo lugar que eu
1152for. O Brasil optou por 4 rodas para transportar, é no de 4 rodas que esse Brasil
1153anda, ele não está andando de trem ainda, ele está andando de 4 rodas. Então, quer
1154dizer, eu preciso dessa certeza, de que não vou estar contribuindo para essa
1155poluição, por falta de distribuição dessa questão. Eu só reforço à pergunta que você
1156fez, que foi muita boa, se eu estiver com o motor Euro 5, posso abastecer com S50?
1157Porque se eu puder, eu tenho uma margem de negociação boa. Ou seja, pulamos a
1158fase do Euro 4, a fabricação seria do Euro 5, mas compreenderia o tempo que a
1159Petrobrás está pedindo, ou seja, eu abasteceria com S50 durante um tempo, até que
1160o S10 estivesse disponível no mercado, se é que meu motor Euro 5 agüenta, então
1161a ANFAVEA teria que responder esse processo. E um outro ponto, para o pessoal
1162também esclarecer, é o seguinte: eu preciso ter o combustível para fazer o
1163desempenho do motor, para produzir esse motor S5, não posso pegar um
1164combustível da Europa, importar, para fazer o desempenho, porque na hora que a
1165Petrobrás fizer o combustível, se ele não estiver na mesma especificação do que eu
1166importei, o motor não vai servir para nada. Então, quer dizer, quando fala assim: “o
1167padrão está ótimo, mas o comercial tem que ser diferente”; eu queria tirar essa
1168dúvida com o pessoal da ANFAVEA. Quer dizer, o padrão está ótimo, mas o
1169comercial pode ser diferente. Minha pergunta é: como vou fazer o teste, o
1170desenvolvimento do motor com o padrão ou com o que a Petrobrás efetivamente
1171vai... Entendeu a pergunta? Quer dizer, se o padrão é o europeu, mas a Petrobrás
1172não vai fazer o europeu, vai fazer outra coisa, como que eu fico? Quer dizer, que
1173tipo de combustível tem que ser dado a ANFAVEA, para que ela possa fazer o
1174desenvolvimento do motor Euro 5? Estou entendendo que tem que ser o que ela vai
1175efetivamente distribuir, não pode ser outro, porque senão o motor não vai dar certo.
1176Não sei se falei muita besteira, mas essas são as perguntas.

1177

1178

1179**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado, Conselheira Patrícia. Quero
1180registrar que a Conselheira Patrícia Boson é a titular dessa câmara de controle e
1181qualidade. Dr. Thiago, já que estamos fazendo uma rodada vamos aproveitar. Dr.
1182Thiago.

1183

1184

1185**O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Peço a paciência dos
1186nossos expositores, em nenhum momento vou complicar as respostas de vocês.
1187Pegando carona na fala sempre bem articulada e construtiva da Dr^a. Patrícia, não
1188uma pergunta, mas reafirmar, Presidente. Não creio que seja conveniente admitir a
1189revisão de uma resolução, só porque ela não foi aplicada. Quando a resolução não é
1190aplicada, o correto é que haja sanção e não a revisão da resolução. Ainda que haja,
1191como de fato há um possível apontamento, para um ajustamento de conduta, em
1192relação a essa fase não cumprida do PROCONVE, eu creio e vou até pedir que se
1193reafirme depois, até pode ser admissível que se haja uma composição, um
1194ajustamento em relação à produção dos motores, que pulemos a fase do Euro 4 e
1195passemos direto para a produção do Euro 5. Agora, é inadmissível que haja esse
1196ajustamento na questão do combustível. Porque só o uso do combustível, se já
1197passarmos essa fase agora, o S50, se já houver distribuição imediata do S5-0, ainda
1198que sem o motor; nós vimos que o motor Euro 4 ou Euro 5, quando recebe o S500
1199fica prejudicado. Agora, ao que parece, o motor Euro 0 recebendo o S50 não tem
1200nenhum problema, não existe nenhuma coisa que vá danificar o motor; mas só isso
1201já vai diminuir em muito as emissões, já vai dar uma melhor qualidade. Espero que a
1202minha fala não esteja equivocada, depois os representantes da ANFAVEA podem
1203especificar isso, mas até onde fomos informados, o motor antigo, o motor não
1204adaptado, o motor Euro 0, ao receber o combustível S50, o que já deveria estar
1205sendo distribuído, ele não vai ser prejudicado. Então, só para reafirmar e não para
1206perguntar, Presidente, ainda que haja alguma composição no sentido da produção
1207dos motores, que passemos direto para o Euro 5, é inadmissível que recuemos na
1208decisão e na necessidade de exigir, de forma imediata, nos ditames da 315, a
1209distribuição do S50. Só isso já seria um acréscimo a nossa qualidade ambiental.

1210

1211

1212**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Agradeço ao Conselheiro Thiago.
1213Agora convido o Dr. Henry, da ANFAVEA, para seus esclarecimentos. Por favor.

1214

1215

1216**O SR. HENRY JOSEPH JR. (ANFAVEA)** – Primeiro peço desculpas, talvez eu vou
1217precisar da ajuda de vocês para repetirem algumas das perguntas, eu vim para
1218frente para responder e a coisa acabou evoluindo, então não sei se vou ter todas na
1219cabeça, peço a ajuda dos colegas para lembrar. Primeiro, com relação à questão
1220dos 36 meses que foram colocados. Na realidade, esse é um prazo que a partir do
1221conhecimento do combustível e mais do que o conhecimento, conseguir o
1222combustível para o desenvolvimento, eu possa começar realmente a trabalhar. O
1223fato de eu conhecer o combustível europeu, conhecer o combustível americano,
1224passa muito por aquilo que foi colocado pela Dr^a. Patrícia, da questão do
1225combustível de referência e do combustível comercial, talvez seja importante
1226explicar a diferença desses combustíveis. O combustível de referência, ele é um
1227combustível que reflete aquilo que seria o comercial, ou seja, ele tem que estar
1228dentro daquilo que seria depois disponibilizado no mercado, só que as faixas dele
1229são mais estreitas, para que variações de combustíveis não tragam variações nos
1230testes que estamos realizando. Ou seja, ele dá uma idéia, normalmente é colocado

1231mais ou menos centrado naquilo que há dispersão do combustível de campo, para
1232que possamos trabalhar ou, às vezes, algumas das características são colocadas no
1233ponto pior, ou seja, ela é propositalmente na referência pior, para que depois no
1234combustível de campo tenhamos a tranquilidade de que aquilo não vá ser um
1235problema. Mas referência e comercial são muito próximos. Então, eles têm que ser
1236muito próximo, não tem sentido eu fazer o desenvolvimento com o diesel europeu,
1237por mais que eu conhecesse desde 99 quando foi especificado, se eu não sabia se
1238no combustível que ia está disponível comercialmente no Brasil, seria aquilo ou
1239próximo daquilo. Já dava para inferir que não seria tão próximo do europeu, pelo
1240histórico que temos do combustível no Brasil. Então, a grande discussão que se
1241teve, já respondendo outra pergunta, o que nós fizemos durante esse tempo, desde
12422003 a ANP montou um Grupo de Trabalho para discutir as especificações do
1243combustível que seria utilizado para o atendimento da 315. Esse Grupo de Trabalho
1244começou a se reunir periodicamente, no âmbito da ANP, com a participação, não
1245somente da ANFAVEA, da Petrobrás, das distribuidoras, do próprio IBAMA, da
1246própria CETESB, vários atores estiveram presentes nesse Grupo de Trabalho,
1247discutindo o que seria a especificação do combustível de referência e do
1248combustível comercial. Esse Grupo de Trabalho teve reuniões por um período
1249bastante assíduo, depois chegou num impasse, em virtude da dificuldade de
1250estabelecer como é que seria feita a distribuição desse combustível, era um dos
1251pontos que esse Grupo de Trabalho começou a ter dificuldade de... Que foi
1252comentado aqui pelo Sindicom e pelo pessoal da Fecombustíveis, essa questão de
1253tancagem para o segundo combustível, a questão de como esse combustível seria
1254distribuído no País, como se compatibilizaria isso com o diesel metropolitano e
1255diesel interior. Acredito que os senhores estão informados, que no Brasil nós temos
1256dois tipos de diesel, um diesel metropolitano e um diesel interior. A questão hoje é
1257mais simples, o veículo que roda nos centros urbanos recebe o diesel metropolitano
1258e quando sai para o interior, ele recebe o diesel interior. Nesse caso específico da
1259315, na sua fase P6, isso não seria mais possível, porque o veículo que foi
1260desenvolvido para um diesel melhor, não poderia receber um diesel pior, só pelo fato
1261de está rodando no interior. Haveria um comprometimento técnico e funcional do
1262veículo, o que aumentaria suas emissões, mas também criaria problemas funcionais
1263para o veículo. Então, na realidade, esse novo combustível teria que estar em
1264paralelo ao diesel metropolitano e ao diesel interior, em todo o País. É aquilo que
1265também foi colocado, os caminhões viajam pelo País todo. Então a necessidade é
1266de que esse combustível tivesse distribuído, não em 100% dos postos, mas que pelo
1267menos todas as regiões do País tivessem onde indicar esse abastecimento. Então,
1268essa complexidade, dessa discussão, fez com que esse grupo da ANP, a partir de
1269um certo momento, parasse de se reunir; nós começamos a ter dificuldade em
1270conseguir evoluir com a discussão e a partir daí esse grupo não voltou mais a se
1271reunir. Então, o que se fez nesse tempo foi tentar conseguir, de algum modo, acho
1272que até a própria ANP, depois, pode falar melhor ou a Petrobrás, mas se foi até um
1273ponto e depois aquilo parou. Nós acompanhamos essa discussão, na certeza de que
1274aquilo poderia evoluir para o combustível que nós precisaríamos. Bem, com relação
1275às colocações do uso do combustível melhor ao invés dos piores, é verdade. Não
1276existe nenhuma proibição de que um veículo antigo receba um combustível novo,
1277um combustível melhor. Veículos Euro, nada podem usar diesel S0, que vão se dar
1278muito bem, inclusive os níveis de emissões vão ser muito melhores, pelo simples
1279fato de que a presença de alguns contaminantes no combustível aumenta a emissão
1280de material particulado e que a simples remoção já ajuda na diminuição das suas
1281emissões. O vice-versa não é verdade, ou seja, não dá para usar em veículo novos
1282combustível antigo porque há um comprometimento técnico real e um

1283comprometimento que aumenta as emissões; e aí vocês lembram que eu falei que
1284existem dois caminhos, ou acerto o NOx no motor ou acerto o material particulado.
1285Aí que está o problema, porque na hora que acerto o NOx no motor, o que acontece
1286com o material particulado? Em nível de morto, ele vai poluir muito porque vou estar
1287tratando no pós-tratamento. Se depois o pós-tratamento é comprometido por um
1288combustível inadequado, o material particulado emitido por aquele motor vai ser
1289maior do que de outro veículo de fase anterior, cujo material particulado também era
1290de certo modo tratado no motor. É a mesma coisa para motores que fazem o
1291contrário, que tratam o material particulado no motor e deixam o NOx aumentar
1292muito, porque o NOx vai ser tratado depois no pós-tratamento. Se for comprometido
1293o sistema, as emissões de NOx vão aumentar muito mais do que veículos da fase
1294anterior. Mais uma questão, a inclusão dos veículos leves. Não entendemos porque
1295veículos leves não estão sendo tratados juntos, sendo que as tecnologias, as
1296necessidades, o modo de trabalhar é exatamente igual, ou seja, deveriam estar
1297dentro daquilo, até foi uma surpresa para nós, de que eles não tivessem sido
1298contemplados. E finalmente a questão do aspecto legal, como foi colocado, de que
1299isso venha a ser tratado do ponto de vista da justiça, do ponto de vista do judiciário.
1300Para nós realmente é uma preocupação muito grande, porque essa eventual, acerto
1301por parte do judiciário, de que nós, então, na 315 ganhamos os 36 meses, que
1302seriam 36 meses a partir da data de publicação. Nós entendemos de um modo
1303diferente, porque até hoje eu não recebi o combustível fisicamente, para poder
1304iniciar os trabalhos de desenvolvimento. Mas, enfim, esses 36 meses nos levariam
1305para um outro momento, onde nós deveríamos atender o Euro 4, então entra uma
1306Resolução do CONAMA já tratando de Euro 5, que vão, ou ficar juntas ou em
1307tempos muito próximos, que nos cria um conflito em capacidade de
1308desenvolvimento. Realmente, esse é um ponto de grande preocupação. Acho que
1309tinha mais uma pergunta.

1310

1311

1312(*Intervenção fora do microfone*)

1313

1314

1315**O SR. HENRY JOSEPH JR. (ANFAVEA)** – É verdade, nas discussões que tivemos
1316dentro do próprio âmbito do Ministério, onde o Ministro Minc convocou para discutir e
1317foi apresentada essa idéia, de que deveríamos ir para a Euro 5, quando isso nos foi
1318apresentado, nos foi apresentado como sendo...

1319

1320

1321**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Só um instante. Eu pediria silêncio na
1322Plenária porque está atrapalhando um pouco. Obrigado.

1323

1324

1325**O SR. HENRY JOSEPH JR. (ANFAVEA)** – Quando nos foi apresentada essa
1326questão da Euro 5, pelo Ministro Minc, nos foi apresentada como uma visão do
1327Ministério do Meio Ambiente, de que isso seria uma medida compensatória pelo fato
1328da Euro 4 não vir a entrar na data prevista. E foi colocado, não somente a Euro 5,
1329mas também foi elencada uma série de medidas, onde que nós, Petrobrás,
1330estariamos nos comprometendo a fazer uma série de coisas para criar alguma
1331compensação ambiental, pelo fato de não ter entrado, de não vir a entrar a Euro 4. E
1332foi colocado que essas medidas deveriam ser feitas, a nossa visão inicial é de que
1333essas medidas deveriam permanecer até a entrada da Euro 4, que então
1334aconteceria quando houvesse a disponibilidade do combustível, quando houvesse

1335os 36 meses, mas aí o Ministro colocou que ele via que isso seria simplesmente
1336postergar a entrada. Na visão do Ministro, a real compensação se daria a partir do
1337momento, então, que após essas medidas e nesse tempo nós entraríamos não com
1338a Euro 4, mas sim com a Euro 5. Na discussão nós colocamos, “se não é mais Euro
13394, é Euro 5, não é mais S50, vamos precisar de S10”; a Petrobrás, num primeiro
1340momento, concordou de que poderíamos discutir uma especificação de diesel de
1341referência S10 e colocou também que em campo, a comercialização do S10, foi isso
1342que eles colocaram aqui, aconteceria somente a partir de 2013. E ficou esse hiato, o
1343que aconteceria em 2012, onde que nós entraríamos com o veículo Euro 5, mas o
1344combustível de campo não seria o S10. O que houve por parte da Petrobrás,
1345desculpe-me por estar falando, mas houve uma manifestação de que ela manteria o
1346S50 em 2012, a distribuição do S50 em 2012, ainda que não fosse em 100% dos
1347postos, mas seria dando condições para os veículos operarem em todo o País. Nós
1348concordamos, “está bom, por esse período de um ano, um ano e pouco, nós
1349aceitamos que o veículo Euro 5 use o S50 em campo e entendemos que isso não
1350vai prejudicar, a ponto de depois comprometer o funcionamento, só que nós não
1351sabemos como que fica o nível de emissão desse veículo, com o S50”.
1352Provavelmente, em alguns poluentes vai ser atendido, mas pode ser que em alguns
1353outros poluentes isso não venha a ser atendido, porque ele foi desenvolvido para o
1354S10. Isso foi colocado no Ministério e houve, assim, por parte dos presentes, uma
1355concordância de que isso seria aceitável, ainda que fosse por um período curto,
1356mediante o benefício ambiental que se teria depois, com essa frota em campo,
1357quando começasse a receber o combustível S10. Então, houve realmente essa
1358concordância, de que poderia ser utilizado esse S50 até a entrada do diesel S10
1359comercial. A especificação do S10 comercial, nós não chegamos a discutir em
1360nenhum momento. Não sei se respondi tudo que me cabia.

1361

1362

1363**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Acho que sim. Obrigado. Por favor, Dr.
1364Kremer.

1365

1366

1367**O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – A primeira questão que foi
1368levantada pela Conselheira, com relação àquela tabela que nós apresentamos, das
1369unidades. Como essas unidades já estão em fase de projeto e construção; e eu
1370coloquei ali os enxofres para as quais elas estão projetadas. Aquelas unidades
1371entram até 2013 e ali estão os enxofres para as quais elas estão projetadas, porque
1372ainda estava no âmbito do diesel 50 PPM, como houve a antecipação para o 10, na
1373reunião do MMA, isso tem um mês, nós já começamos a mudar, tanto que a última
1374era a Reman e nós já começamos mudar o projeto para 10 PPMs. Por isso que nós
1375colocávamos, dessa... Considerando aí um período de 4 anos, que nós pudéssemos
1376começar a disponibilizar esse S10 em 2013, considerando que esse S50 é exemplo
1377do que acontece, mas você pode usar esse produto com um veículo que tenha
1378tecnologia Euro 5. Com relação a esse artigo aqui, isso é o grande cerne da
1379questão, aqui está o dever de casa, na Europa foi assim, então nós temos que
1380sentar e fazer esse dever de casa. Eu estou achando que a legislação está
1381remetendo para o MME e MMA fazer essa discussão, junto com a Petrobrás, que é
1382uma parte importante dessa cadeia, mas também com os outros elos, distribuição e
1383revenda, para que possamos sentar e colocar esse produto para disponibilizar. Com
1384relação ao outro aspecto, diesel 50, que foi colocado pelo Conselheiro, realmente a
1385Petrobrás, lá no MMA, ela se comprometeu, porque como eu falei, ao início, na
1386Resolução 315, você tinha um volume de diesel esperado para essa frota iniciante, é

1387o volume X. Então, aguardamos a orientação do MMA para ver o que fazemos com
1388esse volume X, chegamos aqui a um cronograma, e a Petrobrás vai implementar, já
1389mandamos até uma carta para o MMA, que nós vamos implementar isso. Já
1390estamos implementando a redução do teor de enxofre do diesel 2000 e estamos
1391colocando o diesel 50 em São Paulo e no Rio de Janeiro. Porque vem também
1392aquela questão, que nós vivenciamos, dos efeitos do diesel 50 num veículo antigo,
1393existiam informações até de 40% de benefícios. Nós fizemos uns testes junto com a
1394ANFAVEA e verificamos que as tecnologias dos motores são Euro 2 e Euro 3. Euro
13950 e Euro 1, que tem uma participação grande no mercado, esses nós não testamos,
1396não sabemos nem, evidentemente, qual é o benefício; tem até outras questões
1397relativas a esse tipo de motor. Esses motores, Euro 2 e Euro 3, nós vimos o
1398seguinte: com relação ao NOx, o combustível normalmente não tem grandes
1399impactos; e no material particulado, nós encontramos variações que iam até 10%,
1400esse seria o impacto. Podendo usar, como o Henry falou, esse combustível pode ser
1401usado em qualquer veículo, a questão do impacto ambiental que precisa ser mais
1402explorada.

1403

1404

1405(*Intervenção fora do microfone*)

1406

1407

1408**O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Teriam um impacto positivo, na
1409questão da emissão do material particulado. Tivemos isso só com as tecnologias
1410Euro 2 e Euro 3. Não testamos com Euro 0, que também é um percentual grande da
1411frota.

1412

1413

1414**A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Você falou do S50 no Rio de Janeiro e
1415em São Paulo. Já está disponível?

1416

1417

1418**O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Não. Isso é o seguinte: a partir de
1419janeiro de...

1420

1421

1422**A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Estaria disponível cumprindo a
1423Resolução.

1424

1425

1426**O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Como a Resolução era para os
1427veículos novos, da fase P6, e como essa fase está em discussão, o MMA falou:
1428vamos priorizar. Então nós estamos priorizando o fornecimento desse diesel, para
1429as frotas urbanas de São Paulo e Rio de Janeiro. E tem um outro cronograma,
1430durante o ano, porque essa demanda ia aumentando gradativamente, à medida que
1431essa frota vai crescendo; está indo para outras regiões metropolitanas, regiões
1432metropolitanas do Nordeste, temos também de Porto Alegre. Enfim, tenho todo o
1433cronograma, que foi até compromissado, posteriormente, pela Petrobrás ao Ministro.
1434Porque nós fizemos um Grupo de Trabalho, foi muito em apresentação e
1435posteriormente nós resolvemos materializar isso. Nós vamos fazer isso.

1436

1437

1438A **SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Então é possível atender, em janeiro de 14392009, Rio e São Paulo?
1440

1441**O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Estamos trabalhando para isso, 1442principalmente para as frotas urbanas, como o Ministro está colocando, nós vamos 1443priorizar nas regiões metropolitanas e nas frotas de ônibus urbano, onde tem maior 1444questão de poluição. Isso com certeza, a Petrobrás já se comprometeu, mandamos 1445carta para o MMA, para as frotas urbanas de Rio e São Paulo. Posteriormente tem 1446todo um cronograma, em maio nós vamos para as regiões metropolitanas do 1447Nordeste, depois vamos para as regiões metropolitanas de Curitiba, Porto Alegre, 1448Belo Horizonte e Salvador, para ônibus urbano.
1449

1450

1451**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado, Dr. Kremer. Por favor, Dr. 1452João.
1453
1454

1455**O SR. JOÃO EMÍLIO FREIRE FILHO (CNT)** – Por favor, Dr. Kremer. Então, para 1456veículos novos, quer dizer, se a partir de janeiro de 2009, entrassem veículos 1457preparados só para o S50, no Brasil inteiro não seria possível esses veículos 1458trafegarem, porque nós só estaríamos com o combustível S500.
1459
1460

1461**O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Estou entendendo a sua pergunta. 1462A Petrobrás tem um compromisso público, que ela forneceria esse produto. Só que a 1463Petrobrás faz parte, é apenas um elo importante, evidentemente, de uma cadeia que 1464tem distribuição e tem também o pessoal de revenda. Então, nós nos 1465comprometemos a fornecer esse produto para os veículos novos, dentro da nossa 1466competência. Só que nós identificamos durante esse período, nas reuniões com o 1467Ministro, lá no MMA, o Ministro colocou: “Euro 4 é passado, vamos ver Euro 5”. Ora, 1468nós estávamos trabalhando para uma distribuição inicial pequena, que iria crescer. 1469Lá no MMA eles já acabaram definindo para nós, “vamos colocar aqui em frota 1470urbana”; claro, logo de São Paulo e Rio; “depois vamos para aqui e vamos para ali”.
1471
1472

1473**O SR. JOÃO EMÍLIO FREIRE FILHO (CNT)** – Não estou discutindo a política, estou 1474discutindo o problema real. Quer dizer, sob o aspecto da 315, se existissem 1475veículos, eles não poderiam, nesse momento, trafegar no resto do País?
1476
1477

1478**O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Teríamos dois problemas, 1479distribuição da uréia e distribuição do combustível e a existência dos motores. Para 1480nós atendermos a 315, tem que ter o motor, a uréia e o combustível. Por parte do 1481combustível, como falei, é uma cadeia, nós tivemos um compromisso público, que 1482nós, da nossa parte, íamos fornecer; em parte, importação, em parte, produção. 1483Então, essa parte do nosso compromisso, foi que o MMA procurou, “bem, já que 1484você fizeram tiveram esse comprometimento, vamos colocar aqui, ônibus urbano”; 1485o Ministro Minc foi bem enfático, “vamos tentar resolver as questões do meio 1486ambiente”.
1487
1488

1489**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Dr. Rudolf e Dr. Paulo Macedo.

1490

1491

1492 **O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Vou resgatar aqui alguns pontos, foram tantos
1493 comentários e o objetivo maior dessa reunião é que os Conselheiros estejam com
1494 todas as suas dúvidas esclarecidas. Em primeiro lugar, tem se falado muito em
1495 termos de veículos leves e veículos leves comerciais, quer dizer, as fases do
1496 PROCONVE sempre foram em função do porte dos veículos, não temos fases para
1497 veículos a álcool ou para veículos a gasolina ou para veículos a diesel ou para
1498 veículos a gás. Nós temos fases para veículos pesados, o P do P7 não é de
1499 PROCONVE, é de pesado; e temos fases para veículos leves. Hoje nós temos
1500 limites de emissão para veículos leves, que estão aí, postos pelo próprio CONAMA.
1501 Um dos pontos que salientamos aqui na apresentação, é que também queremos ter
1502 um planejamento para as fases L, assim como para as fases P futuras, um
1503 planejamento de longo prazo. Então, é bem claro isso. Não consta aqui nenhuma
1504 relação a veículos leves ou comerciais leves, porque eles são frutos de uma outra
1505 análise, numa outra Resolução do CONAMA que estabelece limites para veículos
1506 leves. Também acho importante nós ressaltarmos a questão de um panorama que
1507 se avizinha, porque nós estamos convictos que no futuro, logisticamente no final de
1508 2011, nós teremos em todo o País disponibilidade de um diesel S50. Acho que a
1509 transição do que se avizinha agora, de um P5 para o P6, que você passa de 500
1510 para 50, é bem mais complicado do que vai ser lá no futuro, de 2011 para 2012, do
1511 50 para o 10. Porque como já disseram aqui, já reafirmaram, esse veículo que vai
1512 sair da fábrica em janeiro de 2012, para S10, ele vai poder ser abastecido com S50.
1513 Agora no momento isso não seria verdadeiro, mas lá na frente vai ser. O novo
1514 veículo vai poder ainda usar o S50, não vai trazer danos para o veículo, a nossa
1515 dúvida é se vai atender aos padrões de emissão que estão aqui; os ganhos serão
1516 grandes, mas não atendem. A expectativa é essa, ele vai funcionar, não vai trazer
1517 danos para o motor, mas não deve atingir o padrão de emissão que estamos
1518 trazendo aqui para essa Resolução.

1519

1520

1521 **O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Bom, eu queria começar com a questão dos
1522 36 meses que a Conselheira colocou. Nós temos uma interpretação diferente, dada
1523 pela ANFAVEA, porque na Resolução 315 tem um artigo que chama o regulamento
1524 europeu, até quando não existir um regulamento nacional para esse tipo. E nesse
1525 regulamento consta a metodologia de ensaio e a especificação do combustível de
1526 referência. Portanto, nós achamos que para desenvolver e homologar, eles teriam
1527 condições de fazer isso desde 2002, com a publicação da 315. Esse é um ponto de
1528 discórdia nas nossas discussões até hoje, mas acreditamos que isso seria possível.
1529 Com relação aos veículos leves e comerciais, é bom esclarecer que o PROCONVE,
1530 como disse o Rudolf, ele estabelece categorias de veículos para emissões, em leve
1531 de passageiro, leve comercial e pesados. Ou seja, não existe veículo a álcool,
1532 veículo a diesel ou a suco de laranja ou a biodiesel, não existe; os limites são iguais
1533 para todos os veículos, independente do combustível que se usa. Então, não
1534 gostaríamos de tratar numa resolução onde trata de uma fase de veículos pesados,
1535 inserir veículos leves, que isso também vai ser fruto de uma discussão e proposição
1536 de novas fases, visto que todos os controles das fases se iniciam em 2009, fase
1537 nova, tanto para motocicleta, quanto para veículo leve e quanto para pesado. O
1538 pesado está sendo o motivo dessa urgência, digamos assim, em função da fase P6.
1539 Mas os veículos leves e as motocicletas estão no planejamento, dentro daquele
1540 Grupo de Trabalho, de iniciar com 30 dias as discussões disso. Eu diria que já existe
1541 até um certo avanço nisso, já se sabe um rumo para ir. Eu gostaria aqui de fazer um

1542reconhecimento público, tanto a ANFAVEA, quanto a Petrobrás, quanto o DNC e
1543quanto o antigo CNP, sempre colaboraram em tudo que foi possível para concepção
1544do PROCONVE. Mas com o advento da ANP, nós nunca tivemos essa mesma,
1545digamos assim, boa vontade deles, em tratar a coisa com relação ao controle de
1546emissões, tanto é que a única Resolução que já foi discutida no âmbito, com a ANP
1547existindo como agência, é a 315 e está tendo todas essas conseqüências. Então eu
1548gostaria de dizer aqui, não sei se a má vontade vem de uma determinação política
1549maior, não sei se os parâmetros que eles avaliam são outros, diferentes dos nossos,
1550acho que cada um tem suas obrigações e seus deveres a cumprir. O fato é que em
1551todas as resoluções anteriores do PROCONVE, nós indicávamos as especificações
1552dos combustíveis necessários como indicativo, até porque o DNC e o CNP
1553participavam das discussões e assim concordavam, e logo após a publicação da
1554Resolução do CONAMA, criando a fase, eles oficializavam, digamos assim, aquela
1555especificação que era realmente competência deles, como hoje é da ANP. O que
1556não houve nessa fase, não quero voltar aqui a discussão, mas todos mundo já é
1557conhecido, o que não houve foi essa, digamos, essa oficialização de uma coisa que
1558já era conhecida, as discussões, a necessidade; todo mundo sabia dessa
1559necessidade que tem, tanto para o diesel de referência, quanto para o diesel
1560comercial, era só especificar. Segundo a Petrobrás, teria trabalhado, teria tempo
1561para fazer as refinarias, fazer todos aqueles ajustes; a ANFAVEA teria o tempo para
1562desenvolver os seus produtos. Isso foi o que eu ouvi durante... Desde 2004 para cá,
1563as reclamações, “se a ANP tivesse feito, se a ANP não vai fazer”. Respondendo
1564também a Conselheira Ivy, nós fizemos por diversas vezes contatos oficiais, IBAMA
1565provocando ANP, dizendo que ele tinha que fazer isso, dizendo da importância
1566disso; nunca obtivemos nenhum resultado aos ofícios, nem resposta aos ofícios nós
1567tivemos. E cominou com esse problema todo que está aí hoje, não sei se respondi
1568todas as perguntas. E outra coisa que também tem que ficar clara aqui, em nenhum
1569lugar, em nenhuma resolução do CONAMA diz que o diesel ou a gasolina tem que
1570ser para os veículos novos. O que vem havendo desde 92, é que se criou o diesel
1571metropolitano e o diesel interior, são dois tipos de diesel; o carro que for, tem que
1572rodar com os dois e assim que vem sendo. A primeira vez que surgiu esse negócio
1573de diesel para o veículo novo, é agora que está surgindo essa discussão; não existe,
1574em resolução nenhuma do CONAMA, essa determinação. O que se via praticando
1575era isso, toda vez que você melhorava o diesel metropolitano, o diesel metropolitano
1576antigo passava a ser o anterior e entrava o diesel metropolitano melhor nas regiões
1577metropolitanas do País. Portanto, a produção de combustível para veículos novos
1578surgiu nessa discussão agora, não existe isso escrito em lugar nenhum.

1579

1580

1581**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado, Dr. Rudolf. Depois eu vou
1582passar a palavra para o Dr. Waldir Gallo. Eu também tenho um pedido de
1583esclarecimento complementar, da Conselheira Patrícia e da Dr^a. Norma também.
1584Depois eu passo a palavra para o Dr. Waldir.

1585

1586

1587**A SR^a. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – É só retomar a questão
1588dos veículos leves, quer dizer, nós não podemos nos prender a uma questão
1589burocrática, no sentido de: “o P de pesado, agora a fase é de pesado”, por uma
1590questão até operacional. Quer dizer, se você já vai mexer com desenvolvimento de
1591um motor para pesado e para leve, é o mesmo instante, é a mesma coisa, quer
1592dizer, não tem uma justificativa técnica, estou entendendo, para o leve não entrar
1593agora; e tem justificativa técnica para entrar. É isso que nós estamos batendo, estou

1594 dando justificativa técnica, vou até pedir para o pessoal da ANFAVEA falar melhor
1595 para mim, porque não tenho o domínio. Mas aqui, você colocando agora nessa fase,
1596 a questão do desenvolvimento é a mesma. Então, você adiantaria um processo e
1597 minimizaria custo, de toda ordem, para poder fazer essa questão. Outra questão, eu
1598 acho que poderíamos pular essa fase, do quem poderia fazer primeiro, porque não
1599 fez (...). Lendo o art. 24, por exemplo, da 315, fala que o IBAMA deverá coordenar
1600 os estudos e trabalhos relativos a qualquer revisão necessária aos limites máximos
1601 de emissão e prazos previstos nesta Resolução, convocando, a qualquer tempo.
1602 Enfim, no fundo nós todos temos um pouco de culpa. Eu até me considero, como
1603 Conselheira do CONAMA, culpada também; por que eu, CONAMA, membro do
1604 CONAMA, não promovi essas coisas? Então, quer dizer, eu acho que não
1605 chegamos a lugar nenhum, se começarmos a falar quem que... Porque todos nós,
1606 afinal, não cumprimos o papel. E essa questão que o art. 22 diz, de que os ensaios
1607 já podiam ter começado, ela contrapõe ao art. 27, que fala que não, que tem que ser
1608 de acordo com a regulamentação da ANP. Então, não podia fazer com o diesel
1609 europeu, porque o art. 27 manda fazer de acordo com a regulamentação da ANP.
1610 Então, quer dizer, é só para pularmos essa fase, que não vai chegar a uma
1611 conclusão positiva. Para saber qual foi o tamanho da culpa do IBAMA, qual foi o
1612 tamanho da culpa, eu como Conselheira, qual foi o tamanho da culpa da ANFAVEA;
1613 não adianta, nós temos que usar as nossas energias e inteligências aqui, para
1614 conseguirmos uma solução, para podermos conseguir uma solução melhor para o
1615 meio ambiente e factível. Obrigada.

1616

1617

1618 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Gente, eu só queria registrar um
1619 aspecto. O objetivo desse primeiro bloco é esclarecer os Conselheiros, não estou
1620 querendo abrir muita discussão de plenário, até porque o papel dessa Câmara é não
1621 fazer julgamento sobre passado, é fazer as adequações à Resolução que está
1622 proposta.

1623

1624

1625 **SR^a. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Porque da mesma forma
1626 que vai ter argumentações contra, vai ter a favor. Então, como isso não vai chegar a
1627 lugar nenhum...

1628

1629

1630 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu só queria manter esse foco. Eu
1631 deixei muito claro no início que o objetivo desse bloco é esclarecer os Conselheiros.
1632 Nós vamos ter o segundo bloco, depois da aprovação do texto base, que vai ser
1633 justamente a discussão de alternativas, que vão ser as emendas. Porque se nós não
1634 respeitarmos essa lógica, vamos acabar nos perdendo nessa discussão. Então, eu
1635 queria que o foco fosse justamente o esclarecimento dos Conselheiros, nós não
1636 gostaríamos de entrar em discussão de mérito sobre esse aspecto. Eu gostaria que
1637 complementassem a questão dos veículos leves e depois eu vou passar a palavra
1638 para a ANP.

1639

1640

1641 **SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Eu insisto realmente com a Conselheira, isso
1642 que... Nós já temos até uma Minuta de uma nova fase para veículos leves também,
1643 que é bem mais rigorosa do que tudo que está em pauta, do que tudo que tem sido
1644 trazido para nós, porque nós sabemos que a frota dos veículos pesados está em
1645 cerca de 11% do número de veículos, mas com 50% das emissões, os outros 50%

1646 são dos veículos leves. Então, realmente, do ponto de vista da qualidade ambiental
1647 das grandes cidades brasileiras, nós temos que tomar medidas, extremamente
1648 rigorosas, na definição de novos padrões para veículos leves. E nós vamos abrir
1649 essa discussão, rapidamente no CONAMA, mas não agora. Agora é o momento de
1650 discutirmos a questão dos veículos pesados. E vamos começar, em breve, a
1651 discussão dos veículos leves também e com propostas extremamente contundentes,
1652 já determinadas pelo nosso Ministro. Nós já temos como começar esse debate
1653 agora, mas não hoje, porque estamos debatendo a questão dos veículos pesados.

1654

1655

1656 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Bom, gostaria de agradecer o MMA,
1657 IBAMA. E gostaria de passar a palavra para a ANP, para suas considerações em
1658 relação aos questionamentos. Nesse primeiro momento, estamos esclarecendo os
1659 Conselheiros.

1660

1661

1662 *(Intervenção fora do microfone)*

1663

1664 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu pediria primeiro para... A Dr.
1665 Norma também, antes do Dr. Waldyr. Por favor, Dr.^a. Norma.

1666

1667

1668 **A SR.^a. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Restou uma
1669 dúvida e eu queria um esclarecimento adicional, não é na intenção de procurar
1670 culpados, mas eu precisaria que esclarecessem. Na fala do representante da ANP,
1671 ele falou que a especificação do combustível, embora a cargo da ANP, dependeria
1672 de uma convergência entre as possibilidades, tanto da produção do veículo, quanto
1673 da produção do combustível. E complementarmente o representante da ANFAVEA
1674 fala que, criou-se um GT em que a ANP, Petrobrás, ANFAVEA e outros, discutiam a
1675 especificação do combustível, e essa discussão prosseguiu com consenso até que
1676 se deparou com a questão da operacionalização da distribuição e, então, a coisa
1677 desandou. Bom, a minha dúvida é: em que evoluímos para, seja S50 ou S10, não
1678 esbarrarmos novamente na barreira da distribuição? Eu queria mais esclarecimentos
1679 sobre esse aspecto.

1680

1681

1682 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Só uma questão, assim, mais de
1683 ordem. Eu vou pedir licença aqui para os nossos Conselheiros, para conduzirmos à
1684 reunião até às 13h00min, mais ou menos, com a idéia de interromper por volta das
1685 14h00min, 14h30min. Agora é a conclusão das nossas discussões, que eu vou pedir
1686 depois, se os esclarecimentos foram suficientes para fazermos a aprovação do
1687 documento base. Por favor, Dr. Waldyr.

1688

1689

1690 **O SR. WALDYR LUIZ R. GALLO (ANP)** – Infelizmente vou ter que entrar no
1691 assunto das culpas. Quer dizer, me desculpe, Paulo, mas é inadmissível dizer que a
1692 ANP é a responsável, isso é brincadeira. Em nome da ANP, eu digo ANP, é uma
1693 instituição que pertence ao poder público, é uma autarquia, ela implementa políticas
1694 públicas. Essa Resolução, no que se refere à fase P6, gerou uma série de
1695 dificuldades e problemas que nós estamos vivendo agora, ao discutir o P7 estamos
1696 vivendo tudo de novo. Então, eu não posso aceitar qualquer insinuação que exista,
1697 alguma motivação de natureza política ou econômica, pelo fato da Resolução ter

1698saída atrasada. Poderíamos falar a mesma coisa com relação a CAP, que estava
1699prevista desde 86 e não se reuniu e deveria acompanhar o programa. Então,
1700poderíamos falar isso em relação ao MMA, ao MME. Então, em nome da ANP, digo
1701que isso é absolutamente inadmissível. Acho que precisamos, todo mundo, ajoelhar
1702no milho; quer dizer, todos erramos, como fazemos para sair dessa e dar a volta por
1703cima nessa situação. Eu não vou mais me pronunciar em relação a essa questão do
1704passado. Com relação à evolução do diesel, no período que a ANP existe, nós
1705saímos de um diesel que tinha mais de 5 mil PPM e podendo chegar a 10 mil, média
17067 mil PPM de enxofre, por exemplo; chegou até a especificação do 500 PPM, na rua,
1707e está entrando agora no 50. Existe uma evolução, na qualidade do diesel, no
1708período em que a ANP está atuando. Existem duas grandes questões que estão
1709envolvidas e que foram motivos de atraso da emissão das portarias, que tem a ver
1710com o que a Conselheira pergunta agora, que continua sendo uma questão
1711complicada e que a solução ainda não está posta, ela precisa ser buscada, que é a
1712questão. Primeiro lugar, os veículos homologados, atendendo as fases seguintes do
1713PROCONVE, eles nunca eram prejudicados pelo uso de um combustível diferente,
1714só a partir da fase P7 que isso começou a acontecer; o que coloca e quebra o
1715paradigma que vínhamos trabalhando, a ANP vinha trabalhando o tempo todo dentro
1716do paradigma de diesel metropolitano e diesel interior, o produto de melhor
1717qualidade ambiental nas regiões em que isso é mais necessário. E na medida em
1718que a capacidade de produção da Petrobrás aumentava e o diesel de melhor
1719qualidade ficava disponível, ele passava a ser o diesel interior e nós melhorávamos
1720o diesel metropolitano mais ainda. A fase P7 quebra esse paradigma.

1721

1722

1723(*Intervenção fora do microfone*)

1724

1725

1726**O SR. WALDYR LUIZ R. GALLO (ANP)** – Desculpe. A fase 7 também. Quebra o
1727paradigma do diesel metropolitano e diesel interior. Então, essa foi a grande
1728questão, aliada com a questão da distribuição. A ANP tem competências legais, por
1729exemplo, a competência legal de especificar combustíveis, mas a ANP não tem
1730outras competências, que pode se esperar dela, por exemplo, não tem a
1731competência de chegar para um dono de posto no interior de Rondônia e falar: “você
1732tem que ter um tanque para vender o S50”; a decisão de comercializar ou não um
1733produto, é do comerciante, ele pode falar: “então, nesse caso eu não quero mais
1734vender diesel, vou vender só gasolina e álcool”. Então, para resolvermos essa
1735questão da logística de distribuição do diesel por todo o País, na verdade vai ser
1736necessário, eu já falei isso várias vezes, vai ser necessária uma grande negociação
1737nacional. Diga-se de passagem, que vai se repetir um pouco, já que estamos
1738repetindo a fase Europa de emissões, repetir a solução que foi adotada na Europa
1739também. Porque não foi toda a Europa que partiu para o diesel de 50 PPM ao
1740mesmo tempo, países da Europa Oriental não tinham, e os caminhões da Alemanha
1741iam para a Polônia, iam para a Rússia, como que se resolveu essa questão? É a
1742mesma questão que nós temos aqui. A forma como foi resolvida, foi uma grande
1743negociação, não foi imposição, não foi uma determinação legal que resolveu a
1744questão, até porque eram países diferentes. Foi uma grande negociação, onde se
1745estabeleceram as principais rotas de trânsito de caminhões e de determinado
1746intervalos de quilometragem, se garantia que tinha pelo menos um posto com aquele
1747produto; mas isso foi uma grande negociação e nós ainda vamos passar por essa
1748negociação aqui no Brasil, seja para a fase P6, seja para a fase P7. Porque a ANP
1749não pode obrigar um comerciante a ter um determinado produto. Tanto é que nós

1750vemos postos revendedores, principalmente em grandes cidades, que não têm
1751diesel, outros só têm o diesel aditivado. No setor de transportes, os dois ou três
1752centavos, como disse o representante da Fecombustíveis, no setor de transportes, a
1753margem comercial de lucro de uma distribuidora de combustível, no diesel, está em
1754torno de dez centavos. Então, se falarmos em quatro centavos para lá ou para cá, é
175540% da margem de lucro. Então, existe uma série de questões relacionadas à
1756distribuição e revenda que precisam ser resolvidas. Por fim, alguém pediu para eu
1757ler aqui o art. 1º da Resolução ao PROCONVE. “Ficam instituídas novas etapas para
1758o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE,
1759em caráter nacional, para serem atendidas nas homologações dos veículos
1760automotores novos”. Então, os limites de emissão se aplicam para motores novos.
1761Bom, acho que é isso aí. Só para concluir, a questão de combustível de referência e
1762combustível comercial. Combustível de referência para a fase P7, que é o que está
1763em pauta aqui hoje, ficou claro, evidente, que nós não temos qualquer dificuldade,
1764não vai precisar de uma negociação maior. Mas ainda sim, para o combustível que
1765vira comercialmente, apesar de que esse combustível só vai aparecer daqui alguns
1766anos, mas precisamos de um pouco mais de discussão. E se a ANP arbitrar, era o
1767que ela poderia ter feito, até para essa fase P6 do PROCONVE, a ANP poderia ter
1768colocado no papel que o teor de enxofre ia ser 5 PPM. Para nós não custa nada, é
1769uma questão de responsabilidade, responsabilidade política e social. Nós temos que
1770verificar o que o País pode ou não. Por exemplo, uma questão que não pareceu aqui
1771até agora, foi a questão de custo. Qual o impacto de custo no diesel, isso é passível
1772de ser minimizado através de, por exemplo, uma nova taxa ambiental. Enfim, essa
1773discussão também precisa ser posta, porque se acontecer do produto novo ter uma
1774diferença de preço muito grande com o produto velho, que ainda vai estar no
1775mercado, é muito difícil evitar fraude. Obrigado.

1776

1777

1778**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado, Dr. Waldyr Gallo. Gostaria
1779de saber se tem mais algum esclarecimento que os senhores gostariam de receber.
1780Por favor, Conselheira Ivy.

1781

1782

1783**A SRª. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Eu queria, na verdade, deixar registrado
1784um pedido, considerando que estamos discutindo uma nova Resolução. Até
1785considerar que é uma pena que tenha sido levado para o lado das culpas, a
1786discussão, mas acho que se não tivermos um diagnóstico do que aconteceu em sete
1787anos, que não permitiu que uma resolução fosse cumprida e nós estamos discutindo
1788uma nova, mais restritiva, que vai entrar em vigor em três anos, se não soubermos o
1789que aconteceu, não quero estar aqui novamente, no final de 2012, discutindo o
1790porquê da S10 não ter entrado em vigor. Então, acho que temos que saber o que
1791aconteceu, é no sentido de diagnóstico, não é culpa, mas é responsabilidade. Todos
1792nós temos responsabilidade, inclusive nós, Conselheiros, que não estamos no setor
1793produtivo específico dessa Resolução, mas nós temos responsabilidade; se
1794elaboramos e votamos uma proposta que não é factível, que não é viável, então
1795estamos brincando de fazer resolução. Eu acho que temos que discutir e identificar
1796os motivos de não conseguir colocar em vigor a questão do S50, para daí sim, ter o
1797prazer em 2013 de falar: “a S10 está em vigor, fizemos um bom trabalho”.

1798

1799

1800**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Eu concordo plenamente com o que você
1801colocou, tanto é que essa é a primeira resolução, das 32 do PROCONVE, que deu

1802problema. E eu já disse aqui qual foi o problema. O IBAMA não aceita, senhor
1803Presidente, essa culpa que estão querendo imputá-lo, porque nós fizemos tudo que
1804tinha que ser feito. Um órgão público só pode tomar alguma iniciativa quando é
1805provocado oficialmente. Nós mandamos dois ofícios para a ANP levantando a
1806questão, não tivemos nenhum retorno. A ANFAVEA e nem a Petrobrás, nunca
1807chegaram para o IBAMA oficialmente e disseram: “IBAMA, se isso não acontecer, eu
1808não vou ter condições de cumprir a Resolução 315”. Então, como é que vem ler aqui
1809o art. 84, lá no art. 84 fala “se necessário”; e o IBAMA não julgou necessário porque
1810não tinha elementos para julgar necessário. Nota de imprensa, nota de jornal, não é
1811motivo para abriremos um processo todo de discussão de revisão de uma resolução
1812do CONAMA. Então, o IBAMA não aceita essa culpa imputada a todos os
1813Conselheiros.

1814

1815

1816**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Bom, eu acho que nós temos vários
1817aspectos que foram levantados, a primeira questão é nós conseguirmos um grau
1818razoável de informação sistematizada. Eu queria agradecer a ANFAVEA, a
1819Petrobrás, a ANP, o Sindicom e a Fecombustíveis, no intuito de terem apresentado
1820essa visão, parece que tinha sido tudo ensaiado, não sei se foi, mas foi muito boa.
1821Eu acho que tem realmente questões de diagnóstico e acho que esse diagnóstico
1822vem sendo feito não só aqui na Câmara Técnica, mas tem sido feito na própria
1823sociedade como um todo. Nós realmente temos uma situação que está a público e
1824como gestores estamos sendo chamados para arranjarmos um melhor
1825encaminhamento para essa questão. E nós vemos que agora, nós vamos entrar na
1826fase da tarde, a idéia agora é submeter à aprovação do texto base, uma discussão
1827que venha ao encontro desse diálogo do diagnóstico, com as opções que nós temos
1828pela frente. Eu espero que esse processo, vamos dizer assim, nós consigamos
1829trabalhar de uma forma sistemática e madura, agora no período da tarde, quer dizer,
1830não com uma série de perspectivas conflitantes, mas na perspectiva de conseguir
1831uma convergência, por uma alternativa que no âmbito da Câmara Técnica seja
1832julgada como viável. Nós temos ainda outras instâncias, no âmbito da Câmara
1833Técnica de Assuntos Jurídicos e da própria Plenária do CONAMA. Só queria situar
1834isso dentro desse contexto. Então, eu gostaria de consultar aos senhores
1835Conselheiros da Câmara Técnica, se é possível nós aprovarmos o texto base, sem
1836prejuízo de emendas que serão apresentadas hoje, a partir do período da tarde,
1837consulto se há alguma objeção à aprovação do texto base. Então, o texto base está
1838aprovado. Retornarmos às 14h30min para darmos continuidade à discussão da
1839Resolução. Obrigado.

1840

1841

1842(*Intervalo para almoço*)

1843

1844

1845**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Boa tarde á todos. Eu queria, já
1846estamos começando com alguns minutos de atraso. Eu queria convidar as senhoras
1847e senhores Conselheiro, para compor a nossa mesa da Câmara Técnica. Bom, eu
1848queria primeiro só fazer uma primeira consideração, no sentido de que nosso
1849período de trabalho nessa Resolução, durante a tarde nós deveremos continuar
1850nesse ponto de pauta até às 17h30min. A partir das 17h30min nós vamos
1851interromper a discussão desse ponto de pauta e recomeçar amanhã pela manhã, até
1852porque eu gostaria de tratar ao final da tarde, outro ponto de pauta que nós
1853tínhamos acordado nos antros dos Conselheiros e que é o da evasão mínima.

1854Então, entre 17h30min e 19h, nós vamos fazer uma hora extra para fazermos uma
1855discussão de evasão mínima, e recomeço amanhã às 9h nesse ponto de pauta,
1856então eu queria dar esse informe. Segundo aspecto é o seguinte, eu queria como
1857metodologia, por favor, atenção que agora é uma questão relevante, eu gostaria de
1858saber se há possibilidade de nós abriremos um período de 15 min, para que sejam
1859apresentadas ao pessoal do CONAMA, as emendas que as instituições pretendem
1860apresentar aqui a essa proposta de texto base que foi aprovado, em minha opinião
1861com isso talvez nós conseguíssemos ter um pouco mais de celeridade na nossa
1862apresentação, em vez de ficar passando ponto por ponto, pegando emenda por
1863emenda. Eu queria saber se essas instituições têm já as suas proposta de emenda,
1864eu iria interromper, eu iria parar a discussão agora por cerca de 15 a 30 minutos se
1865for necessário, para que nós já fizéssemos a inserção dessas emendas no texto
1866base, e depois nós fizéssemos uma apresentação global. Coordenam com essa, por
1867favor, Conselheira.

1868

1869

1870**A SR^a. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – É só colocar uma questão.
1871Existem pontos que precisam ser revistos, nós não temos uma emenda pronta,
1872escrita, já que tenha que ser dessa forma e não daquela forma. Existem pontos que
1873foram colocados, e que precisam ser revistos, uma emenda pronta assim escrita,
1874não tem.

1875

1876

1877**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – O que eu estou tentando Conselheira
1878é mais ou menos aperfeiçoar a nossa atividade, nós podemos abrir nesse momento,
1879para fazer inserção daqueles pontos que nós temos emendas, e isso não prejudica,
1880quando nós abriremos à discussão, nós já registremos esses pontos que precisam de
1881emendas, pode ser, ou se prefere de uma forma mais estruturada, nós começamos
1882ponto, por ponto. Eu estou querendo justamente aperfeiçoar o tempo.

1883

1884

1885**A SR^a. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Para quem estiver pronto,
1886eu acho que a idéia é interessante as pessoas já colocam agora eu não sei para
1887quem precisa mudar algum ponto, ou acrescentar.

1888

1889

1890**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Não, em minha opinião nós não
1891prejudicamos isso não exime essa possibilidade, mas pelo menos àquilo que está
1892mais ou menos estruturado nós conseguimos colocar no texto, o texto aprovado, o
1893texto base aprovado. E nós na medida em que já consolidar essas informações, nós
1894partimos para esses outros adentro. Poderia ser assim Conselheira?

1895

1896

1897**A SR^a. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Poderia ser assim.

1898

1899

1900**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – A nossa preocupação é ter de tornar
1901essa discussão o mais celebre possível, então irei interrompe essa reunião em torno
1902de 15 min, para aquelas instituições que tiverem algumas sugestões, apresentarem
1903a diretoria do CONAMA. Então, são mais ou menos agora 14h56min, por volta de
190415h20min nós retomaremos a apresentação.

1905

1906

1907(*Pausa*)

1908 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Senhoras e senhores eu gostaria que
1909 fossem entregues agora na assessoria do CONAMA, as proposta de emenda que
1910 nós já estamos, a mais de 1h nesse processo de consulta, e de formulação das
1911 emendas, e nós precisamos agora concluir a sistematização dessas emendas, para
1912 dar início à análise por parte da Câmara Técnica. Então, por favor, solicito que no
1913 máximo de 5 min seja concluída a entrega das emendas a mesa, para
1914 sistematização.

1915

1916

1917(*Pausa*)

1918

1919

1920 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Bom, nós estamos retomando a nossa
1921 discussão, com certeza nós devemos ter ganhado um tempo razoável nesse
1922 processo de sistematização dos nossos entendimentos, e com certeza pelo que eu
1923 vi só não foi mexida na assinatura do Ministro, mas com certeza poderá ainda
1924 parecer alguma emenda. A idéia fundamental, eu gostaria agora de nesse momento
1925 nós fazermos uma rápida passagem nas contribuições às emendas que foram
1926 apresentadas, com intuito da ciência a todos das possibilidades que se apresentam
1927 aí, uma vez que nós vamos entrar agora justamente no processo de otimização, de
1928 procurar ver o que é convergente, e quais são as divergências. Então, em minha
1929 opinião seria importante nós fazermos uma rápida passagem pelas emendas. Eu
1930 também como os senhores e as senhoras não tive tempo de ter dado uma lida em
1931 todo o texto, mas nós vemos que começa já no próprio capto na ementa, nós temos
1932 uma proposta do MME onde apresenta esse termo dos veículos pesados novos, foi
1933 uma discussão que pareceu aqui, relacionado ao art. 1º do PROCONVE, vamos
1934 adiante, CNT apresenta a preocupação de tratar da questão dos veículos leves
1935 comerciais, que foi um ponto que pareceu na nossa discussão agora pela manhã,
1936 vamos avançando então. A idéia agora é simplesmente dar uma visão geral, nós
1937 não vamos abrir discussão, se tiver algum tipo de questão, que o proponente fez que
1938 não foi adequadamente contemplado na hora de fazer a edição, eu pediria que
1939 corrigisse, porque justamente depois nós voltaremos para fazer as discussões mais
1940 de mérito e as deliberações. Também o considerando, foi adicionado um
1941 considerando pelo próprio MMA a necessidade de prazo, e de investimento para
1942 promover a melhoraria, por favor, Conselheiro, tem uma questão sempre que
1943 possível identificar quando falamos ao microfone.

1944

1945

1946 **O SR. JOÃO EMÍLIO FREIRE FILHO (CNT)** – Desculpe, na ementa está faltando
1947 um S, e nesse está faltando SS, na ementa lá em cima.

1948

1949

1950 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu gostaria de fazer uma proposta
1951 assim, que nós fizéssemos uma passagem geral, e depois quando retornar nós
1952 começa a fazer essas correções, pois a minha preocupação é que todos tenham
1953 uma paronâmica, e depois nós passamos ponto, a ponto. O MMA propõe um novo
1954 considerando. Estou aqui meio vexado.

1955

1956

1957**O SR. NILO SERGIO DE MELO DINIZ (Diretor do CONAMA)** – Foi um corre-corre
1958para ajustar todas as ementas, na verdade estamos apenas acrescentando duas
1959palavras novas, dois termos novos ao mesmo considerando anterior, que é de
1960investimento e melhoria, qualidades dos combustíveis, melhoraria da qualidade dos
1961combustíveis.

1962

1963

1964**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Bom, vamos avançando então. Nós
1965temos no capítulo, justamente no capítulo 1 o MMA acrescenta termos novos, vamos
1966avançando, este primeiro tem uma a proposta do MME que acrescenta o termo
1967homologação. Então fica depois de PROCONVE, ficam estabelecidos novos limites
1968máximos de emissão de poluentes, respectivo data de implantação conforme a
1969tabela a seguir. Doravante denominada fase (...) do PROCONVE para homologação
1970dos motores ciclo diesel, destinados aos veículos automotores pesados nacionais e
1971importados. Tem um artigo, tem um novo artigo proposto pela Conselheira Ivy que
1972trata da definição, do que seria o sistema, o que é o sistema retro fite que e um
1973sistema de pos tratamento de emissões poluentes atmosféricos para veículos em
1974uso. Bom, agora nós chegamos aqui na tabela 1 tem a CNT, faz uma proposta de
1975retirada da coluna que trata de NH3 da amônia, onde se especifica a emissão de
1976NH3.

1977

1978

1979**A SR^a. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Como se acrescentou na
1980ementa veículo leves, ficou faltando no artigo primeiro esse mesmo acréscimo, até
1981para poder ficar de acordo com a ementa, pois alguém partiu.

1982

1983

1984**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Qualquer coisa Dra. Patrícia quando
1985nós retornarmos o ponto a ponto, nós adicionamos, só para nós não ficarmos. Nós
1986fazemos agora. Perfeito. Então, a remoção desse limite de emissão que foi
1987especificado, então a proposta do MMA, CETESB. Que significa essa proposta aí,
1988algumas coisas vão ter que pedir o que modificou aí? Houve alguma modificação de
1989limites, ou não?

1990

1991

1992**O SR. RENATO LINCK (CETESB)** – Não houve alteração em relação aos valores
1993de limites apenas colocados dessa maneira ficam muito difícil de serem entendidos,
1994e colocados dessa maneira ficam mais fáceis de serem entendidos, porque a partir
1995da fase P6 e inclusive na fase P7 são três ciclos de ensaio que o motor é submetido,
1996um ciclo é chamado EAC que e o chamado ciclo estacionário, ELR o que é o regime,
1997a encarda para medir capacidade, e o outro é o ETC que é um transiente que não
1998havia na nossa fase P5, ele entra na fase P6 e entra conseqüentemente na fase P7.
1999Então só para dar uma maneira mais clara de entendimento, foi colocada uma nova
2000tabela, e talvez fosse interessante pegar 1 min para explicar que a fase P7 em
2001relação à fase P6 não muda os níveis de HC, eles continuam os mesmos em ambos
2002os ciclos, não mudam os níveis de CO é o mesmo do P6, não se mexem no metano
2003com as respectivas observações. A emissão de material particular do limite é o
2004mesmo. Qual é a diferente do P7 em relação ao P6? Redução do nível de NOx que
2005é uma realidade na opacidade, no ciclo ELR que é o ciclo para medição de fumaça
2006em carga, há uma redução, e houve uma introdução exatamente da amônia, porque
2007antes em nenhuma fase nenhum veiculo emitia amônia, a partir da fase P6, e a fase
2008P7 por causa da metodologia empregada, vai se usar uréia. Essa uréia é convertida

2009no sistema de pos tratamento em amônia, que reage como NOx, reduzindo o NOx,
2010ou seja, isso aqui é uma necessidade para que o sistema que faz essa resolução
2011trabalhe adequadamente, se eu não colocar o limite lá, o que pode acontecer? Eu
2012tenho o sistema de redução, passo o NOx não há amônia para reduzir, injeta amônia
2013não há NOx para reduzir, resultado NOx sai auto e a amônia que não havia antes,
2014de repente o veiculo passa a emitir amônia, por causa disso foi colocado o limite de
2015amônia. Em relação ao metano, há umas observações que foram colocadas logo
2016nos primeiros artigos, veículos do ciclo diesel, esse ciclo ETC, é o ciclo oficial tanto
2017em P6 como em P7 para medição de motores a gás, então se houver um motor a
2018gás dedicado para homologar, nós entendemos agora que ele está fora do problema
2019do diesel. Então, teria que atender P6, se ele tiver que atender P6 há o limite que
2020tem que atender não o metano e inclusive emissão de metano, que a Europa
2021também colocou por causa do efeito estufa, então esse limite de CH4 é somente
2022para motores a gás, embora esteja escrito no texto motores a diesel, se colocarmos
2023motores para veículos pesados dedicados a gás natural é perfeitamente valido esse
2024limite e essa tabela também. E motores a gás, evidentemente não são submetidos
2025ao limite de material particulado, esse limite continua o mesmo de P6 da fase
2026anterior, e o motor a gás não é nem na Europa e aqui também não seria submetido,
2027a esse limite de material particulado. Então, essa tabela seria válida também para
2028motores a gás natural, teria que ser colocado também no texto isso.

2029

2030

2031**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Só uma questão. Então, não foi
2032simplesmente uma mudança de edição, houve, nós temos novas informações que
2033como está do jeito que está à tabela de cima, está difícil e confuso. É a mesma
2034tabela, mas essa parte de metano estava lá em cima? Essa parte do CH4, onde é
2035que está ela na tabela acima? Isso que estou dizendo, então não é simplesmente
2036um problema de edição, existem informações novas nessa nova tabela, então tem
2037questão de mérito além de um redesenho da tabela. Essa tabela está muito ruim,
2038como ela está editada em cima, então nós não conseguimos entender.

2039

2040

2041**O SR. RENATO LINCK (CETESB)** – Mas a debaixo consegue?

2042

2043

2044**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – A debaixo nós conseguimos, mas só
2045que é o seguinte, não é a mesma coisa a de cima e a debaixo. Existe informação
2046nova nessa tabela, ou é simplesmente uma edição?

2047

2048

2049**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Está incluída a possibilidade de um motor do
2050ciclo diesel, movido a gás. Se for a gás tem que ter...

2051

2052

2053**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – É isso que eu acho importante chamar
2054a atenção dos Conselheiros, é esse o meu objetivo, pois do jeito que está à tabela,
2055aquela de cima, não conseguimos, não ficou claro na apresentação que tem essa
2056nova informação, o resto é uma reedição.

2057

2058

2059**O SR. RENATO LINCK (CETESB)** – Isso é requisito apenas para veículos a gás
2060que segue exatamente a metodologia, e esses limites do ITC.

2061

2062

2063 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Vamos avançar então. Temos aí então
2064 uma proposta do MMA CETESB, que na data de implantação de 1º de janeiro de
2065 2012 o diesel de DMTE como 10 PPM de enxofre deverá estar disponível em todo
2066 o País. Renumerar §2º e terceiro, vamos avançar. Para efeito de homologação a
2067 garantia durabilidade de emissões deverá atender ao disposto no art.16 a Resolução
2068 CONAMA 315 do ano 2012, aí já fazem uma menção a 315, sendo que após 3 anos
2069 da entrada em vigência dos limites de emissão dessa Resolução a garantia passará
2070 para 500 mil quilômetros, no caso os veículos PBT no total acima de 16 toneladas.
2071 Então aqui tem esse adendo da CNT, vamos avançando. A partir da data de
2072 implantação da fase P7 toda produção anual fabricante, ou importador deverá
2073 atender os limites definidos na tabela anterior. CNT art. 2º. É adicionada ao termo a
2074 obrigatoriedade de incorporação de sistemas. Em vez de ao porte, suprimir ao porte
2075 ficou mais uma questão de redação, vai avançar. CNT tem um novo artigo,
2076 fabricante e portadores de motores de veículos pesados a óleo diesel, deverá
2077 atender aos limites e prazos da tabela 1 do art. 1º, alternativamente ao dispositivo do
2078 art. 15 da Resolução CONAMA 313 que se declara a opção IBAMA com o termo de
2079 compromisso até 30 de dezembro de 2008, ou então tem essa referência, a questão
2080 da 315, é um ponto que nós discutimos hoje pela manhã. O comentário do MMA
2081 recomenda-se revogar o inciso 3º da Resolução CONAMA 18 que atribuíram
2082 competência ao IBAMA para coordenar a comissão de acompanhamento e
2083 avaliação do PROCONVE. CNT art. 3º. Será criado o grupo de trabalho, sobre a
2084 coordenação do MMA com o objetivo de iniciar as discussões sobre novos
2085 procedimentos limites e prazos, para proposição das fases subseqüentes do
2086 PROCONVE dentro de 30 dias contados a partir da publicação da Resolução, com
2087 os seguintes objetivos, e a CNT propõe o reordenamento dos incisos, simplesmente
2088 um reordenamento ou tem mudança? Não existe uma grande mudança de mérito.

2089

2090

2091 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Só para explicar para não
2092 haver, pois estava assim: “Dentre os objetivos destacamos”. Não existe objetivo
2093 oculto em lei, os objetivos são esses. Então são dois, porque o terceiro não era o
2094 objetivo, aquele primeiro a comissão de avaliação será revista, isso não é objetiva,
2095 então nós reordenamos, colocamos como parágrafos, e também mudou o verbo que
2096 deveria, seria, passaria, ou é ou não é. Então será reformulada. Então, quer dizer de
2097 conteúdo não mudou nada, a verdade é essa, mudou apenas forma.

2098

2099

2100 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado Conselheira. Bom, tem uma
2101 outra proposta da Conselheira Ivy no art. 3º, que também é o reordenamento. Por
2102 favor, Conselheira, comente para nós.

2103

2104

2105 **A SRª. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Não tem mudança, porque o artigo
2106 original fala da criação de um Grupo de Trabalho, e aí tem o inciso sobre o CAP, a
2107 minha proposta é que nós façamos essa comissão funcionar de fato, antes de se
2108 criar um Grupo de Trabalho que também corre o risco de estar desordenado de toda
2109 a discussão do programa, que o objetivo da Cape é discutir o programa, o
2110 PROCONVE como um todo, não apenas uma Resolução, para ter uma integração
2111 de todas as resoluções que tenham relação com o PROCONVE. Então a minha
2112 proposta é que a comissão se reúna em 30 dias, que ela seja reformulada, e que já

2113nessa comissão esteja prevista a participação de todos os segmentos, mas a
2114comunidade técnica científica, porque hoje em dia a Cape não contempla a
2115Sociedade Civil, e nos incisos teria o fato de se reunir em 30 dias a partir da
2116aprovação da Resolução. No inciso segundo poderá criar Grupos de Trabalhos, pois
2117daí se a Capes achar interessante criar um Grupo de Trabalho específico para
2118discussão do S 10 criará, tem essa possibilidade. E o terceiro, e o quarto
2119continuariam como original, só mudei a questão do verbo.

2120

2121

2122**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado Conselheira. Vamos
2123avançando então, de quem é essa proposta aqui que está sem responsável? Quem
2124fez essa proposição, ninguém assume? Ministério do Meio Ambiente. Ministério do
2125Meio ambiente proposta MMA, a reformulação da comissão de acompanhamento e
2126avaliação será realizados nos quesitos de competência, composição, fiscalização,
2127procedimentos e períodos das reuniões, CAP contará também com a participação
2128(...) técnico científico, nós vemos que tem alguma convergência com algumas
2129questões que apareceram antes. O MPF tem a sugestão de um § único, comissão
2130de acompanhamento e variação do PROCONVE passará a ser considerada pelo
2131MMA ao qual serão reformulados os quesitos de competência, composição,
2132fiscalização, procedimentos. E também será prevista a participação de entidades, e
2133Sociedade Civil e Técnico Científico. Há uma grande possibilidade de nós fazermos
2134depois uma convergência nas emendas. A CNT propõe a exclusão do art. 4º e seus
2135parágrafos, que tratam das questões dos fabricantes e importadores de motores.
2136Então, a CNT propõe a supressão total do art. 4º, é isso. O capítulo 2, nós temos o
2137MMA propõe a definição das características do óleo diesel padrão de ensaio se o
2138MMA propõe a exclusão, vamos avançando então, esse é o art. 5. O art. 6º o MME o
2139que ele propõe, se altera então essa especificação de 30 para 60 dias. Art. 7º, o que
2140tem de novo no artigo sétimo? Desde que os órgãos responsáveis pela política
2141energética, colocando essa vinculação. § único, não teve emenda no § único, nós já
2142poderíamos aprovar. CNT há um novo capítulo que é proposto pela CNT na questão
2143dos veículos leves, onde se apresenta uma série de aspectos relacionados a
2144emissões, nós passamos isso aí, e os capítulos específicos para veículos leves que
2145reflete lá no início. Bom, capítulo 3 sobre a comercialização e distribuição do óleo
2146diesel comercial. As características do óleo diesel comercial para fins, supressão do
2147art. 8º, proposta do MMA, assim como ele fez no artigo um entendimento do MME é
2148que não deve ser feita essa definição no âmbito dessa Resolução. Vamos avançar.
2149O art. 9º muda o que mudou? Passa de 45 para 90 dias, e considerando o acordo
2150entre a Petrobrás nos primeiros 30 dias desse prazo, proposta do MME. Art. 9º
2151proposta do Ministério Público Federal, a ANP caberá especificar o óleo comercial,
2152compatível com as características do anexo um dessa Resolução dentro de 45 dias.
2153A proposta do MME supressão do artigo dez, proposta do Ministério Público Federal
2154em relação ao artigo dez. Os tipos de óleo diesel o que muda no Ministério Público
2155Federal, serão definidos conjuntamente entre o MMA o MME tendo por base
2156estabelecido 315 e (...) em 120 dias após a aplicação dessa Resolução, que não
2157tinha prazo antes. A proposta do MMA, IBAMA, CETESB é a exclusão do capto do
2158art. 10º do §1º, a proposta do MME é pela a supressão do §1º. §2º uma redação
2159nova do MME novo artigo dez, ANP deve apresentar dentro de 180 dias, há uma
2160modificação do prazo, a partir da publicação da Resolução da especificação do
2161diesel comercial, a proposta de um plano de distribuição por tipo de óleo diesel com
2162o objetivo de (...) o planejamento setorial para a fase P7 do PROCONVE, não ficou
2163tão claro, talvez possa melhorar ainda. §1º o que tem no §1º? Quem que pediu isso
2164aí? Tudo é MME, têm que renumerar produtores, importadores, distribuidores e

2165 revendedores de combustíveis deverão apresentar ANP nos prazos determinados às
2166 informações necessárias para a avaliação desse plano. O plano elaborado pela ANP
2167 deverá prever a disponibilização do combustível no volume, e antecedência
2168 necessária bem como sua distribuição em postos geograficamente localizados que
2169 permitam o veículo da fase P7 percorrer o território nacional sempre abastecendo
2170 com diesel adequado. MMA, IBAMA, CETESB o que propõe alteração no artigo dez.
2171 “ANP relacionadas ao petróleo devem apresentar respectivamente um plano de
2172 distribuição e de produção dentro de 60 dias contados, a partir de sua publicação, e
2173 fins sobejam às decisões dos Ministérios referidos no capto desse artigo, esse plano
2174 deverá ser acompanhado e avaliado pela CAP”. § 3º supressão proposta pelo MME,
2175 proposta do Ministério Público Federal, adiciona a questão especificado pela ANP
2176 nos termos do art. (...) da Resolução, a CNT em relação ao artigo terceiro, que
2177 permita ouvir da fase e claro, e pega a questão leve, os veículos leves PL-6, e P7
2178 percorre o território nacional. Existe uma proposta do IBAMA, MMA, CETESB, no
2179 artigo onze suprime a questão da CAP, é isso? §4º tem uma proposta do MME de
2180 remove, suprimir supressão total do § 4º. “A MME renumerar o § único, existe nas
2181 disposições gerais transitórias um artigo novo proposto pelo Ministério de Minas
2182 Energia no período de 1 de janeiro de 2012 à 31 de 2012, será admitida a
2183 disponibilização para a utilização de veículos da fase P7 no diesel comercial que
2184 atenda a especialização de quem trata a Resolução ANP 32, 2007”. O art. 11º CNT
2185 retira as atribuições do IBAMA de definir questões relacionadas à uréia é amônia. “O
2186 IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específica
2187 para permitir o gerenciamento adequado de sistemas que visem introduzir sensores
2188 de óxidos de nitrogênio, de uréia e de amônia”, ficou só dióxido de nitrogênio. O § 1º
2189 § 2º, § 3º art. 12º, a supressão do art. 12º tem que ser visto depois, a proposta da
2190 Conselheira Ivy também. O art. 13º, e o anexo um, tem toda a proposta de retirada
2191 do anexo um são as questões relacionadas à emenda do MME. Bom, acho que nós
2192 conseguimos dar uma passada nos nossos textos, o que eu queria ver e propor, o
2193 seguinte encaminhamento, eu gostaria de ver como os Conselheiros pensam, eu
2194 tenho uma questão, tem uma ou duas questões que eu identifico que podia discutir de
2195 forma geral, que afetam vários aspectos que nós definimos suprir, uma delas, por
2196 exemplo, é a questão de constar ou não constar nessa Resolução à questão dos
2197 veículos leves, eu acho que tem uma série de aspectos aqui que eu sugeriria que
2198 nós hoje, não iniciássemos votação, mas que todos dessem certa, pegassem essa
2199 versão, levassem no seu laptop, e se fosse disponível disponibilizar cópias para as
2200 pessoas, para que nós retomássemos as discussões, depois, amanhã para já as
2201 deliberações, eu gostaria de tratar primeiro dessa questão, talvez ainda hoje a tarde
2202 do veículo leve, em minha opinião é uma questão que afeta a estrutura toda da
2203 Resolução, e tem talvez, outro aspecto que eu acho que é importante que é essa
2204 vinculação dessa Resolução a 315 que é uma questão de fundo, também
2205 importante. Em minha opinião se nós tratarmos dessas duas questões hoje à tarde,
2206 nós estaremos dando um grande avanço já na discussão da Resolução, não sei se
2207 nós poderíamos encaminhar dessa forma, pois as outras questões, de certa forma
2208 ou outra tem muitos espaços, até para convergência em algumas das propostas. Eu
2209 gostaria que se pudesse chegar amanhã com a proposta de redação de consenso,
2210 seria ótimo. Tem outras questões que realmente nós identificamos as diferenças e vai
2211 ponto a ponto. Então, eu gostaria de fazer duas discussões rápidas, se fosse
2212 possível, em relação, para não entrar nesse texto a texto, mas de fundo que vamos
2213 dizer assim interpássa a discussão da Resolução, a questão de veículos leves e
2214 dessa vinculação com a 315. Tem acordo, pode ser assim? Então, em minha opinião
2215 o primeiro ponto que nós temos que, eu queria convidar a CNT para fazer mais uma
2216 defesa sobre a pertinência no claro que a CNT ver que a proposta, se eu me lembro

2217bem, desculpe foi da CNT da questão dos veículos leves. Apresentar mais uma vez
2218a argumentação, talvez, não sei se a Conselheira Patrícia Bonzon, talvez pudesse
2219fazer isso, e depois eu pediria ao próprio MMA que fizesse o contraponto para que
2220nós pudéssemos aqui no âmbito dos Conselheiros entabular vamos dizer assim, uma
2221discussão, Conselheira Patrícia, por favor.

2222

2223

2224**A SR^a. PATRÍCIA HELENA GAMBONI BOSON (CNT)** – Nós estamos tratando de
2225uma questão de controle de poluição e melhoria do ar, então tanto leves quanto
2226pesados eles têm a mesma questão. E nós temos uma possibilidade de aperfeiçoar
2227trabalho em relação ao que deve ser feito sobre o desenvolvimento de motores, e eu
2228não ouvi nenhuma explicação técnica, porque não colocar os veículos leves nessa
2229Resolução, pode ser até que qualquer coisa não tenha tempo de discutir os
2230parâmetros dos veículos leves, não é uma explicação técnica. Então, nós
2231defendemos, porque é coerente com o objetivo maior da proposta, que é a questão
2232da melhoria da qualidade do ar, e porque tem um aperfeiçoamento no
2233desenvolvimento dos trabalhos. Mas eu vou chamar o Henry para me dar uma
2234ajuda, pois eu estava brincando ali, diesel para mim até pouco tempo atrás era
2235marca de jeans, então eu sou um pouco, e cara.

2236

2237

2238**O SR. HENRY JOSEPH JÚNIOR (ANFAVEA)** – Rapidamente vou colocar o
2239seguinte ponto, primeiro quanto à questão tecnológica que nós já explicamos
2240motores diesel, dependente que seja para a aplicação leve ou pesada, eles sofrem
2241ou recebem a mesma tecnologia, para atender limites de emissões mais restritos
2242com as mesmas pros tratamento, com as mesmas necessidades de combustível,
2243com todos os cuidados que nós estamos falando de veículo pesados, esses motores
2244apesar de serem aplicados em veículos leves, também vão sofrer. E por outro lado,
2245talvez seja interessante salientar que muitos dos motores diesel fabricados no Brasil,
2246eles são aplicados ou em veículos pesados, ou em veículos leves. Muitas das
2247caminhonetas ou picapes que nós falamos hoje de manhã, que até foi comentado
2248como sendo coisa de mais luxo, na realidade a motorização dela, é a mesma
2249motorização que é aplicada em alguns caminhões mais leves, que são caminhões
2250tratados como pesados. Então não há diferenças tecnológicas que levem nós termos
2251que considerar o diesel leve, deveria ser tratado em outro espaço, em outro
2252momento, com uma outra Resolução, porque no fundo é tudo farinha do mesmo
2253saco, eles estão juntos com aquilo que se fala dos veículos pesados.

2254

2255

2256**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado Dr. Henri. Por favor, Dr.
2257Rudolf.

2258

2259

2260**O SR. RUDOLF DE NORONHA (MMA-PROCONVE)** – Eu queria argumentar com
2261os Conselheiros que nos parece, que nós já temos uma missão árdua o bastante em
2262equacionar as questões dos veículos pesados. Temos dois dias para uma discussão
2263maior, mas nós já estamos discutindo há muito tempo nessa escala de dois dias, é
2264pelo menos dois meses com todos aqui, e esses parâmetros de emissão para
2265veículo pesados. Nós temos já uma minuta de uma Resolução específica para uma
2266próxima etapa para veículo leves, mas eu acho que nós não podemos colocar isso
2267na mesa agora para discutir com vocês, em algumas horas, queremos ter pelo
2268menos o tempo que teve para discutir o pesado. Já aqui nós demos uma olhada nas

2269opções que vieram em função do Grupo de Trabalho e Comitê de
2270Acompanhamento, e assim que ele for instalado a primeira discussão vai ser a
2271próxima para veículos leves, e não nos interessa se o veículo é movido a diesel,
2272álcool, gasolina a gás, nós vamos trazer a discussão para dentro do CONAMA de
2273padrões e emissão para os veículos leves comerciais ou não. Então essa é a nossa
2274posição que nós tenhamos um esforço muito grande, em concentrar essa Resolução
2275que já está em pauta nos veículos pesados a diesel. Eu queria também, que a
2276CETESB completasse o Homero.

2277

2278

2279**O SR. HOMERO CARVALHO (CETESB)** – Só irei fazer um comentário adicional
2280feito pelo Dr. Rudolf, apenas dizer que o termo “farinha do mesmo saco” para
2281utilização dos veículos pesados e leves vai até um determinado ponto, porque
2282grande detalhe realmente é a método de ensaio de homologação que é feito no
2283Brasil. Existe um procedimento para veículos leves, e o procedimento de ensaio
2284para veículos pesados, e aí que a coisa pega, todo o procedimento de ensaio de
2285veículo leve é feito o procedimento americano, e isso já é coisa de 20 anos, e o
2286ensaio de veículo pesado é feito o procedimento europeu em (...), essa que é a
2287grande diferença em permitir que haja essa abertura nesse momento, vai ver aquela
2288contaminação entre os dois procedimentos uma coisa que é bem determinada e
2289definida, procedimento de uma homologação de veículo leve é de um jeito, e
2290procedimento de veículo pesado é de outra. Então nós não podemos permiti essa
2291contaminação do procedimento europeu para dentro do procedimento do veículo
2292leve, que é basicamente o processo americano. Obrigado.

2293

2294

2295**O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA)** – Presidente, em parte a minha
2296dúvida, ou preocupação já foi esclarecida pelo expositor do CETESB. Percebi que
2297tinha um sentimento, certo receio de que se usasse essa inclusão dos veículos leves
2298como um subterfúgio para que se fizesse um ensaio em parâmetros, outros que não
2299sejam o do P7, assim escapando de certa forma um pouco da 315, contudo
2300presidente eu confio muito na capacidade criativa e normativa dessa Câmara e do
2301CONAMA. Entendo que não podemos de modo algum abrir esse subterfúgio, a
2302preocupação do CETESB, do IBAMA se é uma preocupação ela é extremamente
2303válida e os municípios se irmanam nessa preocupação, agora nós não podemos
2304deixar simplesmente ao léu a questão dos veículos leves, até porque em aspectos
2305econômicos no corpo da Resolução nós vamos ver depois da obrigatoriedade, e
2306disponibilidade do S10 do S50 em todo o território nacional, e a inclusão de veículos
2307leves daria a oportunidade já que haveria ganho de escala da produção
2308economicamente viável desse combustível, e nós não podemos ignorar isso,
2309produzir para mais pessoas, torna a produção economicamente mais viável. Então,
2310até porque como nós não temos condição, falando num certo estofo de juridicidade
2311nós não temos como obrigar a questão da comercialização, pois se trata de direito
2312privado e tudo mais, mas nós poderíamos no momento que houvesse a inclusão
2313desses leve, e em se que buscasse, pois haveria a busca natural de um ponto de
2314distribuição melhor, proibir no futuro a produção (...), porque nós não temos o
2315condão de obrigar fazer, mas nós temos o condão de proibir determinado tipo de
2316produção. Então, não sei se entenderam onde eu quero chegar. Mas eu acho
2317extremamente palpável essa preocupação da CETESB, e se não houver
2318possibilidade de nós aglutinarmos, ou buscar uma alternativa que concluíssem os
2319veículos leves, mas não dando essa oportunidade de um ensaio nos parâmetros
2320ambientalmente menos seguros, ou menos restritivos, se não houver essa

2321possibilidade, eu já adianto que a tendência desse Conselheiro, até que haja
2322conhecimento contrario é votar com a proposição do IBAMA, porém eu apelo para
2323que exista possibilidade de nós fazermos à inclusão dos veículos leves, até porque
2324seria um passo a mais que essa Resolução daria, fazendo, buscando um texto, uma
2325possibilidade que não dessa essa abertura, que garantisse o modelo
2326ambientalmente mais adequado.

2327

2328

2329**O SR. HOMERO CARVALHO (CETESB)** – Veja bem, o PROCONVE nunca
2330bloqueio a produção do veicularia no Brasil, normalmente os limites que existem
2331para veículo leves para diesel que já vigora há muito tempo, à indústria está
2332cansada de saber que não vai chegar nunca, com o atual diesel que existe, quando
2333nós fizemos o PROCONVE nós não bloqueamos a produção de determinado
2334veículo, existe a possibilidade desde que o veículo atenda os limites que estão no
2335PROCONVE já faz mais de 4 anos, então, realmente é uma questão que a própria
2336indústria sabe, que com esse diesel que existe o automóvel a diesel nunca vai poder
2337atingir os limites que já estão determinados há mais de 4 anos. E o caso é
2338justamente, eu volto a chamar atenção, a preocupação do comercial leve nessa
2339história do diesel, é esse problema, não é interessante para a nossa área ambiental
2340que haja essa contaminação de procedimentos, que irão trazer confusão no futuro,
2341essa que é a parte importante da coisa.

2342

2343

2344**A SRª. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Eu tenho 4 considerações que são
2345dúvidas e algumas considerações. Primeiro eu entendo o argumento do Conselheiro
2346Tiago da grande disponibilidade, pois você possui uma melhor oferta de mercado,
2347pelo que eu entendi e conversei com o pessoal da Petrobrás, eu tenho as minhas
2348dúvidas se haverá combustível suficiente para atender veículos leves e pesados
2349simultaneamente, e no meu entendimento o grosso do uso do diesel é com veículos
2350pesados. Então, se nós solucionarmos os pesados primeiro irá ser um grande
2351avanço. Uma outra questão, se nós concluirmos essa questão dos veículos leves,
2352nós não iremos tornar o trâmite dessa Resolução ainda mais moroso? Uma terceira
2353consideração, que eu gostaria que o presidente da CETESB pudesse esclarece
2354fazendo uma avaliação, qual é o impacto dos veículos leves, e qual é o impacto dos
2355veículos pesados? E outra questão, se não seria interessante de repente nós
2356incluirmos no texto dessa Resolução já um prazo para que esse conteúdo que está
2357sendo discutido para os veículos leves seja publicado. Então, nós não
2358descartaríamos os veículos leves, mas nós estabeleceríamos um prazo, um tempo
2359maior até para o próprio mercado se estabelecer disponibilizando esse tipo de
2360combustível.

2361

2362

2363**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Só um pouquinho, eu vou aproveitar
2364Conselheira Patrícia, que nós já fazemos uma rodada só. Desculpa Dr. Paulo.

2365

2366

2367**A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBONI BOSON (CNT)** – Bom primeiro é saber se
2368há veículos leves homologados como pesados. Então, são veículos leves que são
2369homologados como pesados e que, portanto, são veículo leves que estarão sendo
2370regidos por essa nova Resolução. Eles são homologados como pesados, são
2371considerados, isso é uma dúvida. A outra dúvida que eu gostaria, então fica com
2372essa dúvida para explicar isso, porque senão nós ficamos com o imbróglio. E o outro

2373imbróglgio possível é a relação da própria Resolução 315, em relação que tem uma
2374discussão, se o S50 para os leves lá, e eles ficam com o tratamento inclusive, em
2375termos de acordo diferenciado em relação aos pesados, se não constar desta nova
2376Resolução. É a repercussão, a consequência a partir de 1º de janeiro de 2009 para
2377os veículo leves, e eu volto aquela coisa minha, de você ter que fazer motor Euro 4
2378para leve, para daqui um ano mudar para Euro 5, enfim, você tira os leves dessa
2379proposta de adequação.

2380

2381

2382**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Dr. Paulo Macedo.

2383

2384

2385**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Primeiramente eu gostaria só de lembrar aos
2386Senhores Conselheiros, que os veículos leves, tanto os leves de passageiros como
2387os leves comerciais tem fase nova entrando em vigor no dia 1º de janeiro de 2009,
2388ou seja, você irá regulamentar uma coisa que ainda tem um passo previsto a ser
2389implementado, por isso que a estratégia do MMA antes, a alternativa de testar o
2390veículo leve comercial como pesado se ele atender a determinadas características,
2391ele é prevista na Resolução CONAMA 315, é uma alternativa que o fabricante tem,
2392se ele possui um veículo mais para pesado que está na fronteira de ser pesado e
2393leve dentro das características definida pelo CONAMA, ele tem essa alternativa de
2394testar ele como pesado, se ele escolhe testa como pesado irá obedecer todas as
2395regras estabelecidas do veículo pesado, inclusive a metodologia de ensaio mais
2396branda que o Homero colocou aqui, que ele teste o motor em cima de um
2397dinamômetro diferente testado como leve comercial, ele testa o carro em cima de
2398um dinamômetro o carro pronto, ou seja, o modelo por modelo, e com alternativa ele
2399pode aprovar o modelo, o motor e utilizar em outras aplicações todo o tempo do
2400regulamento, essa é a grande diferença. Então, ele pode sim alternativamente
2401escolher. Na proposta que nós estamos preparando para os veículos leves tanto de
2402passageiros quanto leves comerciais, nós acabaremos com esse alternativo veículo
2403leve é veículo leve, veículo pesado é veículo pesado, se está se propondo o
2404cronograma no texto para veículos leves comerciais, nós queremos incluir a
2405proposta dos veículos leves de passageiros que é para uma fase seqüente, só que
2406eu acho respondendo a sua outra pergunta, isso vai criar embróglgio para isso aqui?
2407Vai sim, pois é muito complicado, tem muitos detalhes essas outras Resoluções,
2408portanto eu acho que é prudente nessa hora tratarmos apenas dos veículos
2409pesados, que é o problema que gerou tudo isso aqui, é o veículo pesado.

2410

2411

2412**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado Paulo. Por favor, eu vou dar
2413preferência ao Conselheiro, por favor.

2414

2415

2416**O SR. JOÃO EMÍLIO FREIRE FILHO (CNT)** – Nessa questão toda me surpreendeu,
2417com relação aos veículos leves, parece que irá existir o combustível que não existiria
2418para os veículos pesados, porque se nós vamos entrar em toda a regulamentação
2419que estava sendo prevista nas 315, (...) restrições de combustível que inibirão a
2420mesma coisa que irá inibir para os pesados, nós vamos ter mesmos padrões, ou
2421mais próximos, ou a coisa começa a ficar completamente separado que não parece
2422que seja a realidade, até porque como foi dito aqui, em alguma classe de veículos
2423leves e nesse caso existe até a mesma motorização, eu pediria depois para o Henry
2424esclarecer um pouco esse assunto. Nós vamos ter uma coisa que uma hora

2425funciona e outra hora não funciona, uma hora tem combustível e outra hora não tem
2426combustível, eu não estou entendendo.

2427

2428

2429**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Dr. Henry, depois eu irei passar a
2430palavra para o Conselheiro Thiago.

2431

2432

2433**O SR. HENRY JOSEPH JÚNIOR (ANFAVEA)** – Em minha opinião cabe uma série
2434de esclarecimentos. Primeiro que é verdade a 315 trata de veículos leve diesel, a
2435partir de 1º de novembro de 2009, como ela trata de veículos pesado diesel, a partir
2436de 1º de janeiro de 2009, ambos estão sujeitos às mesmas dificuldades que nós
2437cansamos de falar hoje aqui, do combustível, da necessidade do combustível, de
2438que o combustível tem que ter especificação, se aplica exatamente iguais, o fato de
2439que a partir de 1º de janeiro de 2009 não tendo combustível para o veículo diesel vai
2440inibir a possibilidade de nós atendermos a 315 para veículos pesados, aplica-se
2441totalmente aos veículos leves diesel também, eles não vão poder atender aos limites
2442da 315 previsto para a partir de 1º de janeiro de 2009 pelas mesmas falta de
2443condições dos pesados. Segunda coisa, nós não estamos pedindo para aplicar aos
2444veículos leves diesel limites de emissões de veículos pesados, a proposta que está
2445colocada, está tratando dos veículos leves diesel, traz limites e traz especificações,
2446próprias para os veículos leves diesel como hoje existe, com uma proposta inclusive
2447de novos limites, colocando a necessidade de que esses veículos também sejam
2448contemplados somente por uma questão, porque eles entram juntamente com os
2449pesados em todas as necessidades de diesel e de combustível, que hoje nós
2450estamos discutindo para pesados, por isso que os leves dieseis poderiam está
2451entrando junto beneficiando, tanto o desenvolvimento da tecnologia, as tecnologias
2452são comuns haverá possibilidade de sinergia nos trabalhos de leves e pesados, e ao
2453mesmo tempo vai poder se aproveitar desse novo diesel que estará sendo colocado
2454no mercado para as necessidades do pesado, e junto os dieseis vão estar. Na
2455medida em que se vêem os veículos dieseis como um todo, como uma fonte de
2456emissão de poluentes, eu acho que não podemos deixar de contemplar os veículos
2457leves dentro desse mesmo pacote, é só essa colocação que foi feita. Nós não
2458estamos pedindo, e em estamos tentando induzir como foi colocado aqui, há um
2459processo de homologação mais brando para os veículos leves comerciais diesel não
2460é isso, nós mesmo estamos colocando propostas e limites dentro daquilo que está
2461sendo colocado para os leves dieseis, não existe a tentativa de fazer desse
2462momento uma inclusão não adequada.

2463

2464

2465**O SR. JOÃO EMÍLIO FREIRE FILHO (CNT)** – Só mais uma pergunta. Nesse caso
2466os novos veículos leves, os novos motores diesel não teriam o mesmo problema de
2467apresentar, de serem especificados como uma restrição maior, e teria um
2468combustível insuficiente para atender isso, e que se tornariam mais poluidores do
2469que o que estaria buscando?

2470

2471

2472**O SR. HENRY JOSEPH JÚNIOR (ANFAVEA)** – De qualquer modo se nós
2473colocássemos se fossem atender os limites leves dieseis que a 315 já possui, a
2474partir de 1º de dezembro, a partir de 1º de janeiro de 2009, isso aconteceria com a
2475mesma, à tecnologia é a mesma, tudo aquilo que eu falei para veículos pesados é
2476válido e para veículos diesel, inclusive vai ter veículos leves usando tecnologia SCR

2477com uréia e tudo. No mercado brasileiro tudo isso vale, tudo que falou para pesado
2478vai valer para a leve, é exatamente a mesma coisa. E nós não estamos tentando
2479embutir dentro do pesado uma coisa que é para leve, não existe lá limites está
2480sendo, nós colocamos inclusive uma proposta, de um capítulo todo para como seria
2481homologado o veículo leve diesel, é isso que está sendo colocado.

2482

2483

2484**O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA)** – Presidente, nós costumamos se
2485pautar em uma atitude de dar celeridade aos processos e entendemos que essa
2486questão do PROCONVE merece toda seriedade possível, e merece de todos os
2487segmentos um impacto para fazer com que isso ande corretamente de forma rápida,
2488pois a não definição de uma estratégia do PROCONVE, no meio da sociedade pode
2489até colocar em cheque a credibilidade do CONAMA e conseqüentemente de todo o
2490SISNAMA, porque nós já fizemos uma Resolução, e nós não conseguimos dar a ela
2491agilidade e agora estamos correndo para fazer outra Resolução para buscar a
2492solução para um determinado problema. Então, creio que tenha celeridade, e não
2493havendo uma possibilidade de uma redação alternativa nós vamos optar para o
2494caminho que der mais celeridade. Agora, eu não consigo enxerga, como diz a minha
2495amiga e Conselheira com os olhos de xenon, Conselheira Ivy, que não é um
2496problema grande, pode ser um problema que proporcionalmente seja menor, aos
2497dos veículos pesados. Eu vivo em Goiânia, e ela é a maior proporção por habitante
2498de caminhonete, de picapes e (...). Goiânia tem uma proporção grande, Campo
2499Grande tem uma proporção grande, Cuiabá tem uma proporção grande e São Paulo
2500e Rio se não é proporcionalmente grande, agora absolutamente o número de (...) e
2501de picapes é grande, então é um problema que pode ser proporcionalmente maior
2502ou menor. O CONAMA nunca se pautou nas suas decisões pela proporcionalidade
2503do problema, mas pelo risco causado, e o risco dos veículos leves é tão grande
2504quanto os dos veículos pesados. Então eu insisto, e creio que aqui ninguém tem
2505medo de trabalho, e eu confio plenamente na capacidade de redação, e de produção
2506intelectual dos Conselheiros e dos Representantes por ser um qorum extremamente
2507qualificado, eu confio na capacidade de se tirar uma redação que inclua os veículos
2508leves sem dar a liberdade, ou o subterfúgio necessário de que se façam uns testes
2509menos rígidos ou ambientalmente menos adequados, confio ainda nessa
2510possibilidade e faço apelo para que exista essa redação. Entre o tudo e a metade, é
2511óbvio que irei votar pelo tudo, é óbvio que irei tentar resolver todos os problemas, e
2512eu não creio que a inclusão de uma nova figura nessa Resolução dificulte o trâmite
2513dessa Resolução, porque o trâmite dessa Resolução é só uma, incluindo Deus, terra
2514e tudo mais, o trâmite é só uma aprovação na Câmara técnica, depois Câmara
2515Técnica de Assuntos Jurídicos e depois o Pleno. E o trâmite para a implantação irá
2516está no próprio corpo da Resolução, então não considera o argumento válido a
2517dificuldade de trâmite, se tecnicamente houver realmente a inviabilidade, nesse caso
2518eu peço aberto ao convencimento que estou, e que sempre sou por vocação e por
2519formação estou sempre aberto ao convencimento, se houver realmente
2520tecnicamente a inviabilidade da inclusão de veículos leves sem dar o subterfúgio, ou
2521sem dar o contexto que pode depois ser utilizado para que se façam testes
2522ambientalmente menos adequados e seguros, se houver realmente essa
2523inviabilidade técnica nesse caso eu irei me convencer e votar pela manutenção do
2524texto e a inclusão dos leves. Agora eu vou insistir, até pela minha posição otimista e
2525cristã diante da vida de que tudo pode ser melhorado, vou insistir de que a redação
2526possa ser melhorada de forma a incluir os veículos leves sem, contudo dar abertura
2527para aquilo que nós cometamos destes testes. Então eu peço só para que haja

2528realmente o convencimento da inviabilidade técnica disso, se for tecnicamente
2529inviável vou me sossegar, a inquietação ainda não passou.

2530

2531

2532**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Sim eu queria Dr. João, por favor.

2533

2534

2535**O SR. JOÃO EMÍLIO FREIRE FILHO (CNT)** – Presidente, obrigado. Só
2536complementando uma coisa, nós estamos tratando de veículos leves e temos que
2537lembrar que veículos leves são as vans que são utilizadas em transportes coletivos,
2538transportes urbanos nas cidades, os picapes, não são só os picapes de bacanas,
2539elas são veículos de entrega dos comerciantes. Então, nós estamos falando de
2540alguma coisa que afeta diretamente o dia-a-dia de muitas populações e que tem
2541reflexos sérios para todos nós.

2542

2543

2544**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado. Bom, Dr. Rudolf.

2545

2546

2547**O SR. RUDOLF DE NORONHA (MMA-PROCONVE)** – Caminhar minhas
2548Considerações aos Conselheiros. A 315 traz obrigações para todos os tipos de
2549veículos, para daqui há 3 meses e 10, 15 dias, e que estão nesse nível de conflito,
2550nós pegamos o principal problema identificado que são os veículos pesados e
2551estamos trazendo para uma Resolução com efeitos daqui há 3 anos. Em minha
2552opinião a proposta da Conselheira Ivy, de que nós tenhamos nessa Resolução uma
2553expectativa de uma nova Resolução para os leves e leves comerciais que são os
2554movidos a diesel eu acho excelente, eu acho que amarra que nós teremos em curto
2555prazo também, agora até para a indústria eu acho que isso é bom, porque se nós
2556calcularmos, digamos que nós tenhamos daqui há 3 ou 4 meses uma nova
2557Resolução, a partir dali em 3 anos eles terão que pôr esse carro no mercado, e não
2558a partir de agora, eles ganhariam alguns meses na produção desses veículos.
2559Então, me parece que é não vejo sentido de nós pararmos a discussão agora dos
2560pesados que nós não começamos ontem, mesmo com toda a urgência e a rapidez
2561que nós estamos levando discussão desta Resolução dos pesados, a 315 foram
2562dois anos de discussão, aqui nós estamos a 2 meses, mas em 2 dias nós fazemos
2563uma discussão para os leves comerciais, porque nós não podemos pegar o que foi
2564trazido aqui, e pegar a nossa proposta que nós temos uma minuta para apresentar
2565também no Grupo de Trabalho específico sobre veículos leves, não é que nós
2566vamos nos trancar em um quarto, numa sala e tirar uma média dos valores, nós
2567temos que nos debruçar sobre a proposta que foi trazida hoje, comparar com as
2568expectativas que nós temos, e desenhar uma Resolução responsável e específica
2569para os veículo comerciais leves. E não é de hoje para amanhã que nós conseguiria
2570propor ao Conselho, como Ministério do Meio Ambiente uma proposta responsável,
2571conseqüente e que fosse exequível em 3 anos.

2572

2573

2574**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado Rudolf. Bom, eu consulto
2575aos Conselheiros sentem condição de deliberar sobre essa temática. Por favor,
2576Representante do Ministério Público Federal.

2577

2578

2579A **SRª. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – Só queria lembrar aos
2580Conselheiros que essa discussão toda da fase P7, todo mundo sabe a origem dela.
2581Começou por conta de um eventual descumprimento que já está judicializada essa
2582proposta nova do P7 foi uma tentativa do Ministro de resolver parte desse problema,
2583e o Ministério Público está a guardando, inclusive aprovação dessa Resolução para
2584poder incorporar um eventual acordo a ser assinado com as partes, então é muito
2585importante que isso seja feito com certa celeridade, uma urgência, enfim eu não
2586tenho conhecimento técnico para dizer se leve tem que entrar, ou pesado tem que
2587entrar, o que eu acho é que está proposta uma Resolução, onde não se tem tantas
2588divergências como teria no caso de leve, e que ela pode ser aprovada, e nós
2589podemos resolver o problema antes do fim do ano, que é isso que quer ser feito. Em
2590minha opinião incorporar essa questão dos leves teria realmente esse problema,
2591talvez a sugestão da Conselheira, de já impor um prazo para apresentação de uma
2592proposta por esse Grupo de Trabalho, pelo o MMA fosse uma solução mais viável.

2593

2594

2595**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Certo, eu consulto se nós temos
2596condições de encaminhar, a minha sugestão seria que os Conselheiros se
2597posicionassem quanto manutenção, vamos dizer assim, da referência do texto base,
2598se concordam com o texto base, ou se optam por essa possibilidade, pois isso vai
2599exigir da redação em relação a inclusão nessa Resolução, dos veículos leves.

2600

2601

2602**A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Nós concordamos, mas
2603temos que oficializar, concordamos que seja uma boa idéia, mas por conta dessa
2604coisa toda que foi dita, nós podíamos realmente marcar esse prazo, para a questão
2605dos veículos leves não ficar prejudicado. Então ter a mesma celeridade dos veículos
2606pesados quem sabe nós conseguimos as duas no mesmo, tempo pouco diferente,
2607ou seja, até o final do ano nós não consigamos os dois, e não ficaremos com esse
2608problema, para nós está OK.

2609

2610

2611**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Mas que sejam tratados em
2612Resoluções diferenciadas. Não sei se cabe definir esse prazo agora. Em minha
2613opinião nós poderíamos optar, fazer uma opção por uma proposta de consenso no
2614intuito de não tratar dessa questão dos veículos leves nessa Resolução. E a minha
2615proposta é que durante o dia de amanhã nós abramos à discussão, e pedir para que
2616o pessoal tentasse construir uma redação, onde nós colocássemos uma emenda
2617prevendo essa possibilidade de certo prazo, para especificação de uma nova
2618Resolução que trate especificamente da questão dos veículos leves a diesel. Só um
2619pouquinho primeira palavra para o Dr. Thiago, e depois Dr. João.

2620

2621

2622**O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA)** – Presidente, o presidente ele
2623nunca erra, ele tragicamente se engana. Tenho certeza que quando você citou
2624resíduo foi um ato falho, que de tanto eu te incomodar pedindo a palavra, mas eu
2625lógico vou me colocar a favor da discussão desse texto base, lembrando que não foi
2626nenhum argumento técnico a base do meu convencimento foi à fala do presidente
2627no sentido de ter um texto base, para que nós não tenhamos que elaborar outro
2628texto base, o que tiraria a celeridade da discussão. E a proposta como quase todas
2629são da Conselheira Ivy, muito sabia, e extremamente interessante, de nós
2630marcarmos um prazo no futuro para a discussão da questão dos veículos leves.

2631Tecnicamente eu não fiquei convencido da viabilidade, mas pela celeridade a
2632ANAMA irá continuar a discussão com esse texto base.

2633

2634

2635**O SR. JOÃO EMÍLIO FREIRE FILHO (CNT)** – Está apoiado o presidente e o
2636Thiago.

2637

2638

2639**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então, gostaríamos de abrir o regime
2640de votação, eu não gostaria de interrompe, a não ser que seja uma questão de
2641ordem.

2642

2643

2644**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Só lembrar que a 315 está em vigor, para
2645veículos leves comerciais, leves.

2646

2647

2648**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – O encaminhamento dessa reunião da
2649Câmara Técnica é no sentido que nós venhamos tratar das questões específicas
2650dos veículos pesados nessa Resolução, eu pediria já que façam as adequações
2651nessa proposta, para que amanhã ao retomarmos os trabalhos nesse ponto de
2652pauta às 9h da manhã, eu pediria que fosse pontual amanhã, eu gostaria de
2653começar às 9h a reunião, pois nós vamos ter uma longa jornada de discussões.
2654Então, já que fizesse essas adequações em relação a essa questão, retirando as
2655emendas que tratam de veículos leves, e eu acho que como mais ou menos eu tinha
2656indicado o teto da reunião para esse ponto de pauta 05h30min, nós estamos com
2657quase 6h, eu gostaria então de encerra esse ponto de pauta e nós iremos retomar
2658amanhã pontualmente às 9h a questão, a retomada dessa Resolução. A questão do
2659prazo é justamente o ponto que eu irei pedir para amanhã antes de iniciar, que se
2660coloque, monte uma proposta para nós fazermos a inclusão, porque amanhã nós
2661vamos começar a fazer, eu irei fazer no início provavelmente a discussão sobre a
2662questão da 315, da relação da 315 com essa Resolução que eu acho que esse
2663ponto é um ponto de fundo, e após isso nós vamos passar a abrir ponto a ponto, e
2664votar ponto a ponto, porque sem essas duas grandes discussões de fundo me
2665parece muito difícil de nós ficarmos tratando das questão mais específicas. Então
2666esse é o encaminhamento que a mesa gostaria de dar nessa questão, poderemos
2667tratar dessa forma? Então esse ponto de pauta é retomado amanhã pontualmente
2668às 9h da manhã, esse é o horário da reunião 9h, me deixa consultar é 9h ou
266908h30min? Não, 9h. Eu gostaria se fosse possível acerta com os senhores
2670Conselheiros que às 9h fazer o possível para que nós retornemos o ponto de pauta
2671amanhã, senão corremos o risco de não. Agora nós vamos passar para aquele
2672ponto da vazão ecológica. 5 min só para tomar uma água.

2673

2674

2675(*Pausa*)

2676

2677

2678**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Agora nós vamos para algo mais
2679líquido, mais hídrico. Eu queria senhores Conselheiro, Conselheiras nós vamos ter
2680agora a oportunidade de realmente fazer uma discussão muito interessante e de
2681uma questão extremamente relevante para a discussão de propriamente integração
2682entre o sistema de recursos hídricos e sistema de meio ambiente. Esse conceito

2683 está sendo trazido para discussão pelo Conselho Nacional de Recursos Hídricos
2684 solicitação do Conselho, ele se reveste de uma complexidade por um lado técnico, e
2685 por outro lado por todo um significado para o processo de Gestão Ambiental e
2686 Gestão de Sistema de Recursos Hídricos. Então, eu queria convidar o representante
2687 do Ministério do Meio Ambiente da Secretaria de Recursos Hídricos para fazer a
2688 introdução, a apresentação da questão, e dizer assim da minha satisfação de
2689 encontrar o Dr. Sidnei Agra que fomos colegas de trabalho de mesmo departamento
2690 durante alguns anos e nos encontramos agora aqui na Câmara Técnica de Controle
2691 e Qualidade, dizer da grande alegria realmente de encontrar um excelente
2692 profissional que tive a oportunidade de compartilhar com ele durante alguns anos no
2693 âmbito da Secretaria de Meio Ambiente do Rio Grande do Sul.

2694

2695

2696 **O SR. AURELIANO (Secretaria Executiva do Conselho Nacional de Recursos**
2697 **Hídricos)** - Boa noite a todos. Meu nome é Aureliano, sou da Secretaria Executiva
2698 do Conselho Nacional de Recursos Hídricos. Eu venho aqui em nome do nosso
2699 gerente fazer a introdução desse assunto na Câmara técnica, e esse assunto já vem
2700 sendo discutido nas Câmaras Técnicas do CNRH há 2 anos, ele deu entrada na
2701 Câmara Técnica de Análise e de Projeto que fez uma série de apresentações para
2702 conhecer a essência desse assunto, e depois passou para a Câmara Técnica de
2703 Outorga onde os Órgãos Gestores Estaduais têm uma presença muito significativa,
2704 e ver a necessidade de tratar esse assunto juntamente com o sistema o SISNAMA,
2705 porque não tem como fazer uma parte separada da outra. Então, pelos
2706 encaminhamentos que foram dados até hoje se chegou à conclusão que tem que
2707 definir o conceito de evasão e o método de cálculo, a metodologia. Em termos de
2708 conceito o andamento do debate no CNRH, está levando para o conceito de vazão
2709 remanescente mínima, que é a locação de quantidades de águas na questão de
2710 outorga. E com relação à metodologia o que está no horizonte que está sendo
2711 vislumbrada é esse do ideograma que o Dr. Sidnei Agra vai apresentar aqui para
2712 vocês.

2713

2714

2715 **O SR. SIDNEI AGRA**– Boa noite a todos. Também compartilho da mesma alegria
2716 que o Volney colocou, realmente não só trabalhamos juntos como foi meu primeiro
2717 trabalho, recém saído do mestrado fui trabalhar no Departamento de Recursos
2718 Hídricos da CEMA no Rio Grande do Sul, e o Volney era o diretor do departamento
2719 naquela época, alguns anos atrás, e também a alegria de ver um hidrólogo falando
2720 no CONAMA, eu acho que isso aproxima dois sistemas, e eu acredito sim que essa
2721 articulação que nós falamos do sistema se faz através das pessoas, e tem que se
2722 fazer através das instituições também, mas começando com as pessoas é mais fácil.
2723 Então a idéia é apresentar um trabalho que por sugestão da Conselheira Patrícia
2724 Boson que estava aqui agora a pouco, ela viu o trabalho no Congresso da BRH no
2725 ano passado, nós publicamos o trabalho lá e ela sugeriu que o trabalho fosse
2726 apresentado na CTPOAR do CNRH e de lá houve as sugestões da Câmara Técnica
2727 uma vez que essa matéria precisa de alguma forma ser tratada conjuntamente em
2728 função da interferência que a definição da vazão de referência para a outorga sofre
2729 em relação à vazão ecológica, e o caminho na mão contrária é verdadeiro. Então,
2730 um trabalho é resultado de uma junção de um time de pesquisadores de diversas
2731 instituições. Eu o Sidnei sou Consultor Autônomo, o Christopher é doutorando do
2732 IPH da UFRGS, o Walter Collischonn é do IPH da UFRGS é professor, o Luciano
2733 Meneses da ANA e o Gustavo Carvalho da IMA. A idéia de ter pessoas, o sotaque já
2734 denunciou apesar de ser do Rio Grande do Sul, eu sou de Alagoas também, então

2735ficou fácil explicar, o Gustavo foi meu professor na escola de engenharia e nós
2736juntamos o Christopher também alagoano, e todas essas pessoas se juntaram,
2737discutindo essa proposta, nós vamos ver ao longo dessa apresentação se há alguns
2738antecedentes relacionados primeiro a proposição dessa metodologia de não
2739estabelecer uma vazão ecológica, uma vazão mínima, uma vazão remanescente,
2740mas o regime hidrológico a ser mantido no rio, e nós chamamos isso de ideograma
2741ecológico. E esse trabalho já foi um passo a mais no sentido de possíveis mudanças
2742no Sistema de Recursos Hídricos serão necessários, ou mudanças em catalisações
2743para que a proposta se implementasse, e o que irá ser falado eu fiz algumas
2744adaptações, para que nós falemos no SISNAMA também, mas ligando a outorga ao
2745licenciamento, os planos ao enquadramento, como eu acredito que tem que ser.
2746Então podemos passar. O contexto, vocês têm um processo aqui que trata de uma
2747proposta de Resolução (...) diretrizes gerais para definições de vazões mínimas, ou
2748vazões de restrição, à vazão mínima endereçada no Conselho de Recursos
2749Hídricos, isso era como estava na pauta na última reunião, que terminou não
2750acontecendo. Pode passar mais um, por favor. Estava assim então, a apresentação
2751de uma metodologia que está sendo analisada na CTPOAR, pode passar, e eu faço
2752uma piada, que nós ficamos esperando e, a piada ela não é só piada, quando eu fui
2753fazer o dever de casa, eu entrei na página dessa Câmara Técnica e fui ver o
2754material que estava em discussão, e achei um link para o modelo hidrológico que
2755estabelece vazões mínimas, é isso e entrei, mas era esse trabalho que estava lá, e
2756não é o modelo hidrológico, é uma metodologia para que (...). Pode passar mais um.
2757Infelizmente não é isso que eu irei fazer, não é tão simples assim, e não tem o
2758modelo, seria bom que tivesse, quando eu vi o link me encantei e descobri para a
2759minha decepção, era o meu trabalho e não o modelo mesmo, exatamente não era o
2760presente do papai Noel. Então, vamos ver o que nós podemos fazer. Esse é o
2761escopo da nossa apresentação uma breve introdução e antecedentes, e alguns
2762desafios para a implantação do ideograma ecológico, e aquilo que nós chamamos
2763de ações prioritárias, são algumas questões-chaves que precisam mudar da forma
2764como nós olhamos a Gestão dos Recursos Hídricos e no contexto de Gestão
2765Ambiental também, e finalmente o procedimento que nós propomos e mostrando
2766como a adoção do procedimento de catalisação a implementação do Sistema de
2767Recursos Hídricos e do SISNAMA, podemos seguir. O histórico em ecologia eu
2768posso passar rápido em função da hora, mas no começo nós estávamos meio que
2769adaptados, nós escolhíamos os locais ótimos para a nossa sobrevivência com base
2770na disponibilidade dos recursos naturais, o crescimento acelera muito, a parte
2771econômica, torna financeira tem mais peso e depois é que nós voltamos a tentar
2772resgatar isso que ficou perdido. Em relação ao termo especificamente, essas
2773discussões sobre a definição, implementação de vazão ecológica vem ganhando
2774espaços, digo que é um dos principais problemas na execução de Recursos Hídricos
2775hoje, e alguns trabalhos anteriores tem mostrado essa questão de não sair definindo
2776uma vazão mínima constante, e sim pensar em um regime, pensar uma variabilidade
2777que tenha relação com os hábitos, tenha relação com os ecossistemas que se
2778verificam naquele trecho de (...). Então, os objetivos de trabalho é avançar na
2779discussão sobre a definição do programa ecológico, foi um trabalho do Collischonn
2780que é o Walter aquele último autor desse trabalho que eu participei também. Com
2781alternativa, então as vazões remanescentes constantes, uma proposta de
2782procedimento para implementação e alguns aprimoramentos nos sistemas que
2783podem fazer com que isso avance. Se nós entendemos o regime hidrológico no todo
2784estudando magnitude, frequência, duração, previsibilidade, taxa de variação nós
2785percebemos que ele afeta diversos componentes do (...) consequentemente afeta a
2786integridade de biótica, por outro lado o regime e a duração das cheias anuais, cheias

2787de décadas, cheias com períodos maiores, elas irão explicar a vegetação riparia, por
2788exemplo, os (...) que se verificam ao longo do rio, aquelas cheias anuais aconteceu
2789em muitos casos, como no Pantanal brasileiro, elas são responsáveis por alagar
2790lagoas marginais onde os peixes depositam os seus ovos, depois os peixes voltam à
2791calha do rio e os alevinos ficam maturando nessas lagoas, na outra cheia quando há
2792nova conexão é que essa população vem para o rio principal, então esse entender,
2793essa dinâmica da hidrologia com a ecologia é um dos desafios importantes.
2794Entender a interação desta água da calha do rio com o ecossistema ripariano ao
2795longo do rio, entender também os serviços que o ecossistema presta para nós, pode
2796avançar, e acho que vale a pena entender como nós afetamos esses serviços
2797tirando proveito do Ecossistema dos Recursos Hídricos, mas também precisamos
2798deixar uma parcela para manutenção da vida dos ecossistemas, coisa que não está
2799prevista na Resolução de Recursos Hídricos, em momento nenhum ela fala de
2800conservação, preservação, em momento algum ela fala em água na verdade, todo
2801tempo trata de Recurso Hídrico, ela é utilitarista, ela pensa, um dos grandes
2802princípios é o uso múltiplo que nós consigamos usar tudo que está à disposição.
2803Então o trabalho anterior, o primeiro trabalho chamava se Em Busca do Ideograma
2804Ecológico, era um título até um pouco lúdico para chamar atenção mesmo no evento
2805da BRH - 2005 deu certo, o trabalho ganhou o prêmio de jovem pesquisador da BRH
2806e no ano seguinte ganhou o prêmio da OMM de jovens cientistas também, esse
2807trabalho, as indicações são feitas pelo IMED e o trabalho ganhou esse prêmio, e
2808esse era o time bem parecido, eu naquela época estava no IPH ainda, o Christopher
2809também, tinha o pessoal da FURG e da FEMA do Mato Grosso e da TNC. Então, o
2810que se falava naquele momento sobre o ideograma ecológico, que o Regimento
2811Ecológico Natural é o ideal para o ecossistema, que o regime termina ficando
2812regularizado em consequência dos usa trópicos, sobretudo por conta da
2813regularização para geração de energia. O trabalho nasceu de uma consultoria que
2814nós fizemos para uma firma no Mato Grosso do Sul em função da barragem do
2815manso, no Rio, Cuiabá, tudo começou lá, era uma proposta metodológica de como
2816definir a vazão a ser mantida a jusante daquele barramento. Então, o ideograma
2817ecológico surge como um compromisso social consciente para atendimento dos
2818interesses, um balanço hídrico compatibilizado que é a missão de um plano de
2819bacia, por exemplo, na Gestão de Recurso Hídrico, podemos seguir. Então, o que
2820nós vemos quando falamos em vazão ecológica, fazendo a revisão de estudos
2821anteriores nós percebemos que os métodos atualmente aplicados não consideram
2822regime de vazões, normalmente se trata de uma vazão mínima, por exemplo, a
2823outorga, a licença da última usina da Cascata do São Francisco, que é a usina de
2824Xingó entre Alagoas e Sergipe, ela define 300 metros cúbicos por segundos e é isso.
2825A usina tem que se virar para manter, mesmo que estágios naturais o rio tinha
2826vazões de 60 metros cúbicos por segundo, não interessa a vazão é de 300, e não se
2827fala em descarga de seguimento, em processos de entrada da cunha salina ou não,
2828é 300 metros cúbicos por segundo sempre. Então, passa a ter uma vazão constante,
2829um trecho de rio que tinha toda uma dinâmica, e hoje nós percebemos que dá para
2830detalhar um pouco melhor esses avanços em ecologia e a integração deles no que
2831se refere à hidrologia. Então o que eu pergunto, mas essas vazões o que vem
2832sugerindo? A outorga trabalha assim, se cada Estado do Brasil escolheu os Órgãos
2833Gestores dos Recursos Hídricos uma vazão de referência para a outorga que é 90,
283495, que é 7, 10 e resolveu o percentual desta vazão de referência é a vazão
2835outorgável o resto é a vazão remanescente, em alguns estados é 90% daqui a 90,
2836sobre 10% daqui a 90, e outros estados são meio a meio, em outros estados são 70
2837a 30. O que acontece é que quando os Órgãos de Meio Ambiente resolverem
2838estabelecer que parcela que deve ficar no rio, isso já pode viabilizar todas as

2839outorgas que foram dadas, porque pode não ser suficiente o Rio Grande do Sul, por
2840exemplo, onde eu trabalho e vejo há discussão um pouco mais de perto, não tomou
2841essa decisão, nem para outorga, e nem para a vazão remanescente, mas eu vejo
2842que pela intenção dos técnicos vai dar problema, pois quando o DRH que é o Órgão
2843Gestor definir, nas bacias definiu 90 e a repartição é 90, 10, e a FEPAM não quer
2844ouvir falar em 10% daqueles 90, ela quer todos aqueles 90 no rio, então seria vazão
2845outorgável zero, se elas referências aqueles 90 e ela têm que ficar toda no rio, esse é
2846um problema que vai estourar mais a frente, pode seguir. Aqui é aquilo que eu
2847falava, é importante entender que essa relação das vazões com as características
2848ecológicas, as vazões baixas precisam ser suficientemente baixa, por exemplo, para
2849expor o banco de área onde tartarugas podem fazer.

2850

2851

2852**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Só uma questão assim, como não
2853somos todos especialistas em hidrologia, o que é 90?

2854

2855

2856**O SR. SIDNEI AGRA** – Que 90 é a vazão que está no rio 90% do tempo, ou ela ou
2857mais, apenas em 10% do tempo nós falamos que é uma vazão de permanência
285890%, apenas em 10% do tempo a vazão é menor do que ela, então a vazão bem
2859baixa representativa das cheias, pegar dez anos e estar falando de um ano, 12
2860meses ao longo de dez anos onde aquela vazão se verifica no rio no resto do tempo
2861há mais água do que aquilo. Normalmente é uma vazão baixa que se usa como
2862referência para outorga, para que tenha uma grande garantia à outorga que foi
2863concedida. A tal dá Q7, 10 ela é a pior semana, os piores 7 dias com a recorrência
2864média de 10 anos, então são os piores 7 dias a cada 10 anos. É uma vazão muito
2865baixa, uma vazão muito crítica que se costuma adotar como um critério de
2866criticidade e se avaliar os impactos, por exemplo, de utilizações nesse cenário.
2867Voltando, essas vazões baixas precisam ser suficientemente baixas, por exemplo,
2868para expor o banco de áreas, ilhas fluviais desse tipo, ela precisa secar de vez em
2869quando áreas que devem ser inundadas só temporariamente, concentrar presas em
2870áreas limitadas e assim favorecer predadores, ao mesmo tempo, ela precisa ser
2871suficientemente alta para manter o habitat de espécies nativas, para manter o nível
2872no lençol freático na planície, para manter a qualidade da água, especialmente a
2873temperatura e concentração de oxigênio solvido para que mantenha, por exemplo, a
2874vida de peixes, se mexe muito na temperatura e no OD começa a ter mortandade.
2875Pensar nas vazões altas, nas cheias visionais elas vão determinar o tipo de
2876sedimento no fundo do rio, evitam a invasão do leito por plantas terrestre, renovam
2877as águas armazenadas em lagos marginais, em braços mortos, em regiões de
2878estuários. Finalmente as cheias, as grandes cheias modificam a calha do rio, cria
2879curva, banco de areia, ilha, praia, áreas com mudança de velocidade, inundam
2880planície depositando sedimentos, muretas necessárias para a vegetação terrestre,
2881indicam o período de imigração, e isso é muito importante, e é um dos grandes
2882impactos da barragem de geração de energia com regularização de vazão. A
2883primeira cheia é o gatilho da piracema, a população de peixes que são migradores
2884precisa que a primeira cheia aconteça, para saber que está na hora de começar a
2885tentar subir. O que acontece na primeira cheia no setor elétrico? Os reservatórios
2886estão vazios do período anterior deste água, e a primeira cheia amortecida
2887exatamente para recuperar o nível dos reservatórios. Então, esse é um dos grandes
2888impactos que nós falamos do ponto de vista do regime, por mais que ele mantenha
2889aquela vazão constante, a jusante a população de peixe não irá saber, não irão ter o
2890gatilho da piracema, elas inundam lagoas marginais criando oportunidade de

2891reprodução, de alimentação de peixes e aves, eliminam, reduzem o número de
2892espécies invasoras exóticas, controlam a mudança de plantas, espalham sementes
2893ou plantas na planície. Aqui nós vemos, por exemplo, o gráfico do pesquisador do
2894IBGE que mostra exatamente a curva de crescimento da biomassa em função das
2895cheias, o pico da cheia, e como os peixes vão se reproduzindo ao longo do ciclo de
2896cheias e estiagem numa bacia. Então fica evidente que é insuficiente o tradicional
2897critério da vazão ecológica como valor único válido para todos os anos, para todos
2898os meses do ano, deve ficar claro o conceito de que o ideograma ecológico não trata
2899apenas da quantidade de água para preservar o ecossistema, mas conservar uma
2900parcela dos processos que produzem bem os serviços ao homem de modo
2901compatibilizado com desenvolvimento das entidades filantrópicas, isto é o conceito
2902de vazão ecológica difere do ideograma ecológico, não somente na variabilidade de
2903vazões, mas no reconhecimento de que o ideal para o meio ambiente seria que o
2904regime intacto, sendo necessário escolher que produtos e serviços deixam de ser
2905verificados. Por exemplo, aqui seria uma forma de fazer a prescrição, nas curvas o
2906ideograma azul é um ano úmido, o vermelho é um ano médio e o verde é um ano
2907seco, veja que o azul possui cheias maiores e o verde bem mais baixo só com
2908alguns picos. Então, percebamos que na prescrição das mínimas, elas não podem
2909ser muito menores do que as mínimas que se verificam, a linha cinza que eu
2910coloquei, dão exatamente a mínima de cada mês, em cada mês não pode baixa
2911disso. E a mínima desse período, que nesse caso dessa bacia hipotética vai de
2912junho a novembro, dezembro é diferente do período das cheias lá, então você tem
2913uma mínima que vai variando mês a mês. Na hora da estiagem, você não pode
2914provocar grandes picos, não pode ter uma abertura de comportas bem no meio da
2915estiagem, o (...) não está esperando uma cheia nesse período, então você vai ter
2916uma máxima que vai limitar aqui como mostra o número 2. O número 3, quando
2917chegar às cheias tem que pelo menos passar daqui, você tem que manter cheias
2918que ultrapassem um determinado limite que seria, por exemplo, se for necessário
2919aquele limite do transbordamento dá caria do rio e inundação das planícies
2920marginais. E finalmente a número 4, diz respeito a esse período aqui, da importância
2921da manutenção das primeiras cheias, como gatilho de processos de piracema, por
2922exemplo. O ideograma ecológico prescrito para essa bacia passaria por essa
2923envoltória que nós traçaríamos aqui, com essas mínimas e máximas demonstradas
2924no 1 e no 2, esse patamar do 3 precisando ser superado e a manutenção de gatilhos
2925como esses apresentados nessa região do ponto 4. Claro que para isso é preciso
2926avançar muito essa metodologia de como montar uma estrutura para lucro água
2927dessa forma no Brasil, sem ter em vista os instrumentos da Gestão de Recursos
2928Hídricos. Depois um segundo trabalho, nós fizemos uma discussão, agora é mais
2929rápido, nessa linha de desafios e oportunidades para implementar isso, aqui no
2930*workshopping* é promovido pela BRH, ele está aceito para publicação na revista
2931Reiga deve estar saindo, nós já recebemos a carta. Depois no *Reeves Simpósio* na
2932Austrália do ano passado, nós fizemos uma outra provocação, onde estão às vazões
2933ambientais? Mas era naquela mesma linha de discutir potencialidade no sistema
2934envolvendo os instrumentos e comitês de bacias, e agora chega à parte que
2935interessa, que seriam as 3 ações que nós identificamos como prioritárias e
2936necessária que não estão em nossas legislações, nenhuma das três, com
2937legislação, essa aqui talvez não precisasse de legislação as outras duas
2938precisariam, essa aqui: “Legitimar o ecossistema como usuário da água”. Na lei de
2939recursos hídricos ele não é usuário, então ele precisa ser usuário, de alguma forma
2940nós iremos colocar lá que com prioridade similar ao abastecimento humano ou
2941mesmo maior o abastecimento público, isso não tem na nossa lei, a lei não fala
2942nesse uso, ela deixa bem claro que está tratando o tempo todo de recursos hídricos,

2943e nunca fala, o único instrumento que ainda fala em água é o enquadramento de
2944corpos d'água, depois outorga de recursos hídricos, cobrança pelo uso de recursos
2945hídricos, planos de recursos hídricos, sistema de formação em recursos hídricos, o
2946enquadramento termina ficando com água, porque veio do CONAMA, veio da
2947Resolução 20. Uma segunda estratégia importante é essa que nós temos tomado
2948como prioritária mesmo, é a definição de ideograma típico regionais, ou seja,
2949conhecer o comportamento do regime ideológico nas diversas regiões brasileiras e
2950aí sim nós podemos entender que funções se relacionam com esses ideogramas
2951regionais, e entender qual é o regime que tem que ser mantido. E finalmente nós
2952proponhamos um sistema de classificação de corpos d'águas em classe de
2953conservação, nós temos o sistema de classificação com classes de uso, que
2954relacionam qualidade com o uso da água. Não estou dizendo que tem que abolir o
2955sistema do enquadramento, pode até ter outro ou se achar que deve abolir, o
2956importante é ter isso aqui. Aqui funciona assim, na África do Sul funciona assim, na
2957Austrália funciona assim, nós iremos tratar desses dois, isso é o recado é mais
2958rápido, precisa de alguma forma colocar isso na nossa legislação e isso hoje não
2959existe, quanto a regime veja esse País é maravilhoso, por isso também, ao longo do
2960País cada, essas curvas depois vou mostrar maiores, mas seria um ciclo hidrológico
2961de janeiro a dezembro, vejam como funcionam bacias com períodos de cheias e
2962outras de secas bem definidas, bacias completamente mal comportadas, vamos ver
2963maior, por exemplo, o rio madeira em Porto Velho cada curva é um ano começando
2964aqui, lá em 67; 68 nos tons mais azuis, chegando em 2004, 2005 nos tons
2965vermelhos, são vários anos simplesmente sobre postos, mas o que nós vemos é que
2966tem um padrão, tem um período de águas altas e um período de águas baixas, rio
2967Paraguai e cárceres com comportamento mais de fuso, com dois períodos bem
2968característico, rio grande na Bahia na fazenda Boqueirão são as estações
2969meteorológicas da rede meteorológica nacional, rio juruena Mato Grosso e o rio
2970iguatu no Ceará, e começa a ter períodos sem vazão, já são rios intermitentes, rio
2971Uruguai, Uruguiana uma bagunça não tem período, tem água o ano todo, pode ter
2972estágio o ano todo, não tem o período característico do ano com as cheias deste
2973ágio, o Jaguaribe como eles dizem lá um período de ausência e outro de
2974possibilidades de secas, o rio Araguaia mais comportado com dois períodos bem
2975característico, o rio São Francisco também um período de cheias, um período de
2976estiagem, o rio Doce na bacia do São Francisco comportamento bem semelhante,
2977na bacia São Francisco não do lado da bacia do São Francisco, o rio Paraíba do Sul
2978comportamento bem parecido, o rio Pelotas que na verdade é o mesmo rio Uruguai
2979sem comportamento definido, é um pouco mais, o rio Jacuí no Rio Grande do Sul, o
2980rio Taquari no Rio Grande do Sul também com comportamento, chove o ano todo
2981mesmo, e essa resposta termina não tendo. Então conhece esse ideograma regional
2982para cada bacia Brasileira é fundamental, na verdade mais do que para cada bacia
2983há uma possibilidade pelo menos a nossa sugestão, que possa ser feito por
2984Ecorregião Aquática, o País está dividido em Ecorregiões Aquática, elas têm essa
2985divisão já considera o ecossistema associado, não ao regime, mas pelo menos a
2986hidrografia ali verificada, então agora agregar ao regime aquela divisão, poderia ser
2987uma ferramenta interessante. O Christopher no doutorado dele lá, que está para
2988terminar, ele agora vai ficar algum tempo na Austrália, porque tem muita coisa que
2989eu irei falar que vem da Austrália e são experiências interessantes e ele está
2990trabalhando com isso, se eu não me engano no madeira, nem era o madeira, o
2991objeto inicial dele terminou sendo alguma coisa na bacia do Pantanal, e estava
2992vendo também, na verdade ele está escolhendo com um pouco mais de cautela para
2993que tenha bacias onde tenha estudos limnológicos, ictiológicos para ele poder fazer
2994a relação de hidrologia com os ecossistemas. A terceira ação era a história da

2995classificação dos corpos d'água em classe de conservação, a vantagem é que você
2996tem mais facilmente associada à qualidade da quantidade ao ecossistema, e fica
2997mais fácil conscientizar daquilo que está se propondo manter. Os indicadores são
2998parecidos regime hidrológico à qualidade da água, a integridade biótica da bacia isso
2999tem alguma coisa na União Européia, eles falam em Status Químicos e Ecológico do
3000curso d'água, na África do sul há um sistema de classificação exatamente como nós
3001propomos, então você teria, por exemplo, classes ABC D não quero chamar de 1, 2,
30023, 4 para não apanhar nessa Câmara Técnica depois do trabalho imenso de fazer a
3003357, aqui ficou um pouco ruim a fonte, mas então você teria uma classe A seria a
3004modificação mínima da condição natural, com mínimo risco das espécies sensíveis,
3005uma classe B que teria pequena modificação das condições naturais, uma classe C
3006com média já tendo alguma redução da biota e a classe D com auto grau de
3007modificação condições naturais, a biota ficaria ou intolerante, ou dificilmente
3008presente. Então você teria numa classe A, aqui eu comparei mesmo, na classe
3009especial a preservação total do rio, numa classe um, por exemplo, 90% das funções
3010ecológicas do rio estão preservadas, numa classe dois 75% das funções, numa
3011classe três 50% das funções são mantidas, na classe quatro menos da metade das
3012funções ecológicas nós admitimos perder, nós admitimos modificar o regime
3013sabendo que vamos perder essas funções prestadas pelo ecossistema. Finalmente,
3014o procedimento para implementação que nós sugeríamos, nós dividimos ele em três
3015meios, o órgão regulador, o comitê da bacia e o meio científico que envolve a
3016pesquisa, o desenvolvimento em si, (...) de manhã, manejo adaptativo para
3017implementação de ideograma ecológico. Você teria no âmbito dos recursos hídricos
3018a necessidade de identificar o regime natural de vazões e isso pode imediatamente
3019para se quiser começar a fazer valer isso pode vira e ser implementado na forma de
3020regulamentação para operação de empreendimentos, por exemplo, o setor elétrico,
3021critério de outorga que passam, nós terminamos falando muito da questão do setor
3022elétrico a regulação, porque eles terminam sendo quem tem essa grande
3023capacidade de alterar o regime, mesmo em um Estado como o Rio Grande do Sul,
3024por exemplo, onde você tem grandes demandas para irrigação, essa demanda está
3025concentrada no período do ano, e termina que o regime como um todo, não vai se
3026alterar vai continuar tendo cheia, ele não tem capacidade de bombear uma cheia, vai
3027continuar tendo cheia, alegando planície, agora o reservatório tem capacidade de
3028amortece a cheia, e esse é o grande impacto quando se pensa em regime. Então,
3029esse era um procedimento simplificado, nós chamamos o marco zero dá para
3030começar de agora, fazendo assim, nós identificamos o regime e já implementa,
3031monitora e realimentar isso, mas o procedimento como um todo começaria com a
3032reunião de orientação chamada pelo Órgão Gestor envolvendo o Comitê da Bacia e
3033aqui meio científico entenda se o que pode desenvolver a metodologia como um
3034todo. A partir do regime natural, nós teríamos regimes semi-naturais, ou seja, regime
3035alterado, com o alterado que nós viraríamos nesse passo aonde nós vamos
3036ajustando o regime em função das atividades filantrópicas pretendida e a resposta
3037do ecossistema, isso é o plano da bacia, quando você traz para os cenários de
3038locação de água com limitações e oportunidades para serem aprovadas pelo Comitê
3039de Bacia, com isso estando vencido você tem uma meta, e tem ideograma
3040ecológico, tem o enquadramento da bacia, seja aqueles com metas de qualidades,
3041seja esse que nós proponhamos com classes de conservação e finalmente você
3042implementa isso, através de outorga, licenciamento ambiental e cobrança, e faz o
3043sistema girar, e no próximo passo desaparece isso aqui e fica só a parte azul, que é
3044uma parte que nós chamamos auto-suficiente que o sistema fica rodando sozinho
3045sem você, só de vez em quando tem que voltar e ver se a tua série se modifico o
3046bastante, e na parte final do trabalho que nós fizemos para cada um dos 8 passos,

3047na verdade os 7 tirando a reunião, foram identificar quais são os instrumento de
3048Gestão de Recursos Hídricos se é que já faz, dá para analisar na mesma linha do
3049SISNAMA que tem relação com isso. Em relação ao regime o sistema de
3050informações e de monitoramento também na definição daquela classe. Os passos 4
3051e 5 eles irão ter toda relação com o plano da bacia, o plano estadual, os planos
3052nacionais, como o passo 6 colocando ali para dentro o enquadramento, o passo 7
3053volta para a questão da outorga, do licenciamento ambiental e da cobrança pelo uso
3054da água como forma de fazer chegar naquele cenário pactual e a pesquisa de
3055monitoramento volta para o sistema de informações. Então você vê que do ponto de
3056vista legal, o que nós temos hoje? Uma incerteza, por mais que possa ser claro para
3057alguns, no senso comum há uma incerteza de quem define a vazão ecológica, o
3058Órgão Gestor termina definindo em função que é da outorga, então ele precisa
3059definir que parcela fica no rio e termina sendo uma vazão de referência, por
3060exemplo, o percentual dá tal que é 90, o que poderia ser feito? A legitimação do
3061ecossistema como usuário, a classificação em nível de conservação, a elaboração
3062dos ideogramas regionais e a vazão remanescente ou ideograma a ser mantido, o
3063regime a ser mantido considerando questões de qualidade, quantidade e
3064sazonalidade. Nos aspectos gerenciais o que a vazão ecológica é hoje? É a vazão
3065não outorgada mais a vazão excedente, como nós temos vazão de referência uma
3066vazão bem baixa, em muito tempo existirá mais água no rio, e o rio tem mais água
3067que aquela referência, mas essa termina sendo a vazão ecológica hoje que ninguém
3068definiu nada. Então, nessa proposta os órgão gestores tomam a iniciativa para
3069implementação do manejo, você constrói ideogramas regionais e pode consolidar
3070isso através do sistema de previsão hidrológica. No enquadramento hoje você tem a
3071classificação com base na 357 com a regramento que há na Resolução 12, que
3072agora está um pouco superado em função da 357, mas ainda vale o que está lá,
3073antes disso aqui quem aprovava finalmente o enquadramento no Rio Grande do Sul
3074era o Órgão Gestor de Meio Ambiente, por exemplo, era o FEPAM, se propõe a
3075classificação de conservação e finalmente conseguir compartilhar essa competência
3076do SINGRE com o SISNAMA. O componente da outorga, essas vazões elas são
3077definidas para assegurar a água, eu parto do que está capitado e monto um critério
3078de outorga que atenda e por isso, por exemplo, o Rio Grande do Sul não tem ainda,
3079porque ele tem medo de bater o martelo num e ver que não atenda a demanda, e
3080ele está estudando para ter um critério que atenda a demanda, desconsideração ou
3081consideração incipiente dessa relação superficial e subterrânea, e termina você não
3082tendo, ou tendo a vazão ecológica para diluir a aflente, quando na verdade, diluição
3083de afluentes é uso que tem que ser jogado na parcela de uso da vazão outorgada, a
3084vazão remanescente, a vazão ecológica é para não uso para é ficar a disposição. O
3085Luciano da ANA conta uma história legal, que um dia ligaram para ele quando
3086trabalhava na Secretaria dando outorga, que o cara ligou pedindo uma outorga num
3087dos rios do interior paulista de 10 metros cúbicos por segundo, e um valor
3088expressivo, e ele disse mais para que tudo isso? Para ficar no rio, eu quero uma
3089outorga de 10 metros cúbicos, porque assim do jeito que está todo mundo vai tirar,
3090então eu quero que você me de uma outorga esse monte para ficar no rio, o cara se
3091deu conta de que estava faltando alguma coisa, todo mundo só tirando, só tirando.
3092Qual é a proposta? A vazão da lição como uso consultivo descontado da vazão
3093outorgada, assegurando disponibilidade de água com melhor qualidade, claro se é
3094para errar, vamos errar a favor do meio, esse é um discursos muito comum, assim
3095quando nós discutimos essa vazão, principalmente no caso daquelas usinas
3096hidroelétricas que tem um trecho de curto circuito a tal alça de vazão, a alça seca
3097como chamam, alça de vazão reduzida como eu prefiro chamar, já vi muitos que são
3098assim deixar Q7, 10; deixar Q95 tudo é muito ruim, deixar menor para gerar mais,

3099então não, se é para deixar tudo muito ruim vamos deixar pelo menos para maior,
3100considerar os usos subterrâneo na outorga e incluir as fazendas excedentes no que
3101se refere a vazão ecológica, porque não precisa nem mexer na questão das
3102máximas, deixa que os rios mantém as máximas se nós não regularizamos.
3103Finalmente a cobrança, estamos quase acabando aplicação em poucas bacias
3104visando apenas o rateio do custo do plano cobrando normalmente apenas a
3105capitação com parcelas relacionadas ao retorno e a eficiência do tratamento, mas
3106não há explicitamente a cobrança pelos lançamentos de afluentes, e em nossa
3107opinião não fica claro o incentivo a racionalização do uso, aqui você teria a cobrança
3108induzindo o atendimento daquela meta pactuada no enquadramento e cobrar pela
3109regularização do regime, cobrar pelo volume acumulado, porque se não um baita
3110reservatório acumula um monte, mas capita só um pouquinho e só apaga pelo que
3111você capitou, então pagar pelo que está reservado também. O sistema de
3112informações, nós temos um sistema de informações meramente hidrológico,
3113funciona relativamente bem, mas em bacias grandes, não tem isso em bacias
3114pequenas, tem só com bacias com auto potencial hidrelétrico, nós fomos monitorado
3115pela ANA, já foi do DENAI, já foi da ANEEL e hoje está na ANA e o monitoramento
3116principalmente que se refere à qualidade da água não é sistemática, há uma
3117necessidade de (...) temporal, tem muita dessas bacias pequenas que são
3118monitoradas duas vezes por dia, e se perde o pico a leitura ocorre às 7h da manhã e
3119às 5h da tarde o observado vai lá fazer a leitura, e a cheia foi ao meio dia e não
3120sabe, porque o cara foi às 7h da manhã, estava pouquinho a água, e foi à 5h da
3121tarde estava pouquinho água de novo. Nós precisamos estudar indicadores dessa
3122relação hidrologia e ecologia, e difundir isso mais amplamente, nos planos, você tem
3123hoje planos que são grandes diagnósticos sem definição de programas de diretrizes
3124e você tem muitas vezes planos subordinados sobre o imperativo de outras pastas,
3125nós vivemos isso, estamos discutindo isso, eu sou presidente da Câmara Técnica do
3126Plano Nacional no Conselho Nacional, e nós estamos justamente discutindo essa
3127questão de como o plano nacional se relaciona com o setor elétrico, com o setor de
3128saneamento e isso é um dos problemas. Aqui você teria um instrumento de
3129integração mesmo das duas políticas, dos dois sistemas, e o ideograma ecológico
3130definido no âmbito do plano junto com enquadramento, como conclusões e para
3131terminar de verdade. A política de recursos hídricos é autoritarista, a autoritária
3132outorgante tem assumido indiretamente a competência de definir vazões ecológicas
3133ao caracterizar vazões remanescentes no outorgáveis. Essas vazões ecológicas
3134terminam sendo definidas indiretamente pelo critério de outorga que na verdade é
3135um saúdo hídrico, é a parcela do outorgado, existem demandas urgentes para
3136harmonizar esses critérios de outorgas de diversas autoridades, principalmente
3137quando se tem uma bacia compartilhada de um lado se outorga de um jeito, do outro
3138lado do rio se outorga de outro, e chegar, tentar construir esses consensos sobre
3139vazões ecológicas envolvendo questão de quantidade e sazonalidade. A lei de
3140estimação do ecossistema como usuária, auxiliando a aproximação de sistemas, os
3141consensos em torno de ideogramas oportunizando a articulação entre os sistemas e
3142entre as Gestões de Recursos Hídricos do Meio Ambiente. E o ideograma ecológico
3143segundo o quadro, mostrando avanços na consolidação do SINGRE
3144conseqüentemente do SISNAMA, catalisando sua implementação, embora sua
3145doação de forma lenta, bem lenta possa ser plena, possa ser lenta e complexa.
3146Basicamente era isso, que a proposta deixa claro o papel da atuação de cada ato no
3147processo, possibilita a aplicação escala nacional sem esperar evidências científicas,
3148sem alto comuna é muito complicado estudar esse negócio da relação hidrologia e
3149ecologia, então não dá para fazer isso, não, começa com os ideogramas regionais,
3150tenta manter os ideogramas regionais que o ecossistema vem junto porque ele está

3151 adaptado aquele regime, viabiliza a quantidade das ações através de mais
3152 monitoramento e pode ser aplicado imediatamente em função de parte daquele
3153 atalho que nós mostramos no fluxograma. Agora muito obrigado e fico a disposição
3154 para qualquer questão e tem o meu e-mail para aprofundar depois se quiser.

3155

3156 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu queria agradecer ao Dr. Sidnei pela
3157 excelente apresentação, é realmente o trabalho que tem o fundamento técnico e
3158 científico muito grande e que consegue ligar claramente a gestão. Eu acho que nós
3159 temos hoje um dos grandes problemas, desafios é melhor a palavra no Brasil hoje, e
3160 nós esse crescimento celerado que estamos vivendo, e a necessidade de nós
3161 recuperarmos uma capacidade de planejamento, e esse é um elemento
3162 importantíssimo dentro dessa perspectiva de planejamento, o planejamento
3163 integrado que você tem aplicação para área de irrigação, para a área de
3164 hidroelétricas, por exemplo, e é um elemento importante é uma lacuna que nós
3165 temos hoje na gestão a falta de instrumentos como esse para nos auxiliar, no próprio
3166 planejamento da bacia hidrográfica. Então, eu queria cumprimentar pelo trabalho de
3167 excelente qualidade e pela excelente apresentação também. Eu gostaria de saber
3168 se a Secretária de Recursos Hídricos gostaria de fazer alguma observação antes de
3169 abrir aqui? Porque assim para nós é interessante que tivemos nossa apresentação.
3170 Agora, qual seria o encaminhamento mais objetivo que seria demandado pela
3171 Secretaria de Recursos Hídricos em relação a essa Câmara Técnica? Que eu sei
3172 que está em discussão no Conselho na Câmara Técnica do Conselho CTPOAR,
3173 depois eu pediria que usasse o microfone, há uma Resolução para tratar dessa
3174 definição do que seria a vazão mínima, e pelo que eu entendo pelo próprio tipo de
3175 trabalho desenvolvido a correlação com a área ambiental e esse reconhecimento
3176 embora tardio por Sistemas de Recursos Hídricos que os ecossistemas são usuários
3177 do bem ambiental água, que ela não é somente um recurso, que seria o
3178 encaminhamento que eu vejo, seria de uma redução conjunta entre os conselhos,
3179 talvez fosse importante a Secretaria de Recursos Hídricos se manifestarem em
3180 relação a essa estratégia vamos dizer assim, essa discussão que está se
3181 desenvolvendo no âmbito do conselho, e depois eu abro a palavra para os
3182 Conselheiros no intuito de algum tipo de comentário em relação ao trabalho.

3183

3184

3185 **O SR. AURELIANO (Secretaria Executiva do Conselho Nacional de Recursos**
3186 **Hídricos)** – Essa discussão na Câmara Técnica de Outorga, amanhã ela vai ter um
3187 desdobramento, inclusive os estados todos, os Órgãos Ambientais Estaduais foram
3188 convidados, porque a tendência que foi observada foi essa que o Sidnei apresentou
3189 então o que se espera a demanda que nós estamos vendo é que no SISNAMA nos
3190 auxiliie com a definição do que seria a vazão ecológica, qual o conceito disso, qual a
3191 metodologia de cálculo e como estabelecer a vazão ecológica? E no caso do CNRH
3192 ficaria a vazão de alocação de recursos que está sendo lá como conceito, a que está
3193 ganhando a prioridade de definição é a vazão remanescente. Então a demanda pelo
3194 que eu estou entendendo seria essa, nós trabalharmos em conjunto a partir do
3195 momento que o SISNAMA definisse a vazão ecológica nós partiríamos para vazão
3196 de alocação de recursos, a vazão remanescente para fins de outorga, esse seria o
3197 grande desdobramento que nós estamos tentando fazer em conjunto. Essa foi uma
3198 primeira apresentação para tomar conhecimento do assunto e depende ainda de
3199 outras reuniões para nós definirmos isso, como fazer, como associar os dois temas.

3200

3201

3202 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Na realidade hoje é um apresentação
3203 mais vamos dizer assim, no intuito de trazer essa questão para a Câmara, informar
3204 sobre os procedimentos, os processos que envolvem no âmbito do curso de
3205 recursos hídricos e vamos dizer assim, com certeza a Secretária de Recursos
3206 Hídricos e a ANA deverão trabalhar no âmbito do Ministério encaminhamentos que
3207 deverão ser trazidos a essa Câmara, para avaliação de Grupos de Trabalho em
3208 relação à proposta de Resolução sobre conceitos ou o que for necessário. Então, na
3209 realidade o objetivo, é mais o objetivo de informação e manter todos informados uma
3210 vez que, os próprios estados deverão estar participando da reunião do Conselho da
3211 Câmara Técnica de Outorga amanhã é isso doutor, abro a palavra aos senhores
3212 Conselheiros para algum comentário.

3213

3214

3215 **SRª. ANDRÉIA ALVES S. LIMA (Governo do Espírito Santo)** – Só um
3216 comentário rápido, parabenizar primeiro as escrita do artigo excelente, muito
3217 esclarecedor e uma primeira pergunta com relação à questão dessa temática na
3218 política nacional, como ela está sendo observada, se tem proposta de revisão?
3219 Porque a inclusão do uso para os ecossistemas como usuário requerer uma
3220 alteração da política, e a outra pergunta é se a Resolução colocada no site do CNRH
3221 é baseada nessa proposta, nesse artigo?

3222

3223

3224 **SR. SIDNEI AGRA** - Começando do final não, não é o artigo é mais posterior à
3225 minuta da Resolução que é a de novembro, agora tem uma minuta mais nova, mas
3226 tem muita coisa, por exemplo, do artigo original daquele primeiro, em busca do
3227 ideograma ecológico ali tinha alguma até usando, citando próprio relatório original
3228 que gerou tudo isso, que era um relatório feito para a FEMA do Mato Grosso, mas
3229 assim numa linha mais conceitual mesmo, existe a possibilidade de trabalhar assim.
3230 Quando a Resolução, a minuta que está pronta ela é uma Resolução bem
3231 conceitual, ela não estabelece valores, por exemplo, até porque é complicado
3232 estabelecer valores numa Resolução dentro do Conselho. Então o que eu acho que
3233 é a estratégia mais interessante é impactando esses conceitos mesmo, por exemplo,
3234 se sai de uma Câmara Técnica como essa que não é um número constante, não é
3235 uma vazão fixa para o ano todo, tem racionalidade, tem que respeitar o regime,
3236 incentivando que se estudem os ideogramas típicos regionais que esse é o caminho,
3237 em minha opinião se conseguíssemos, estou falando um pouco da pergunta que o
3238 Volney fez para a própria Secretária, tem que estabelecer isso dentro do próprio
3239 Ministério, mas essa linha de trabalho que ficaria bem condizente com essa
3240 metodologia que nós apresentamos, talvez seja cedo para falarem em número, a é
3241 30 metros cúbicos por segundo na foz do rio A, B ou C no mês de janeiro e 60 no
3242 mês de março, precisava estudar o ideograma regional e eu acho que o plano
3243 nacional tem uma das ações que estão sendo discutidas na Câmara do Plano em
3244 outras Câmeras do CNRH que vai em parceria com alguma, a própria TNC que
3245 pareceu no trabalho anterior, foi quem financiou o primeiro trabalho, financiando
3246 estudos nessa linha a oficina que a metodologia que estabeleceu e correções
3247 aquáticas no Brasil já é uma metodologia da TNC com pesquisadores da TNC, então
3248 a idéia é que se aproxime essas duas entidades junto ao Ministério para que esse
3249 trabalho continue nessa linha, como eu sugeri, por exemplo, você ter os ideogramas
3250 típicos regionais por ecorregiões aquáticas, mas a Resolução em si que está na
3251 pauta da CTPOAR não adota este procedimento, até porque lá nós ouvimos aqueles
3252 mesmos argumentos que eu falei, mas é complicadíssimo entender ecologia dessas
3253 espécies, não dá para ir por aí e deixa assim, e vamos definir o valor constante fixo

3254ou não, mas tem aqueles passos e envolve muita gente, o sistema de meio
3255ambiente não definiu a parcela ecológica, vamos só definir a parcela da outorga e
3256deixam que eles definam depois, mas se definir depois vai interferir e pode viabilizar
3257ou pode não, pode dar a sorte.

3258

3259

3260**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado. Mais alguma observação?

3261Quer saber se seria possível disponibilizar no site?

3262

3263

3264**O SR. SIDNEI AGRA-** O artigo já está exatamente no link do modelo que eu brinquei

3265e a apresentação também.

3266

3267

3268**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Se puder seria de grande valia. Bom

3269eu acho que o que nós podemos deixar claro, é que essa Câmara vai estar sempre

3270aberta a essa solicitação, a relevância dessa temática é muito grande para a Gestão

3271Ambiental como um todo. E nós guardamos o desenrolar das discussões no âmbito

3272da Câmara de Outorga do Conselho de Recursos Hídricos e registro aqui a

3273necessidade do próprio Ministério de nós fazermos uma discussão mais de fundo

3274para facilitar a coordenação desse processante antes de trazer para a própria

3275Câmara Técnica essa discussão. Então, eu gostaria de registrar a importância de

3276nós no Ministério coordenarmos esse processo para trazer a essa câmara uma

3277proposta articulada entre os dois objetivos que nós temos nesse trabalho. Então não

3278sei se há mais alguma consideração.

3279

3280

3281**O SR. AURELIANO (Secretaria Executiva do Conselho Nacional de Recursos**

3282**Hídricos)** - Só complementando Volney. A idéia da discussão amanhã é tentar já

3283programar um evento depois que essa proposta estiver discutida entre nós com a

3284colaboração do SISNAMA todo, é tentar abrir a discussão num seminário ou numa

3285oficina a partir de um documento básico que nós produzamos aqui internamente.

3286Então, isso deve ser resolvido amanhã, já tem uma previsão? Então, só

3287complementando essa discussão, essa articulação interna vai ser muito necessária

3288mesmo.

3289

3290

3291**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado. Eu gostaria de agradecer a

3292todos, em particular aos nossos Conselheiros que realmente, perfeitamente,

3293seguraram até esse momento e pedir a todos que amanhã nós consigamos começar

3294a reunião às 9h, que a tarefa que nós temos é uma tarefa grande. Agradecer a todo

3295o pessoal do apoio do CONAMA que ficaram conosco até essa hora, e até amanhã.

3296Encerrada a reunião na parte de hoje.

3297

3298

3299

18 de setembro de 2008

3300

3301

3302**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Bom, já temos quórum. Eu queria dar

3303um bom dia a todos. Gostaria de passar de pronto ao nosso ponto de pauta, dizendo

3304que ontem eu aproveitei, acho que todos devem ter feito uma análise das emendas

3305que foram feitas ontem, no período da tarde. Eu identifiquei algumas questões mais

3306gerais, que eu queria fazer uma breve discussão com as senhoras e senhores
3307Conselheiros. Antes de passar propriamente dito a análise ponto por ponto, quer
3308dizer, ontem já fizemos um grande avanço, a questão relacionada aos veículos leves
3309saiu, deve entrar aqui uma proposta específica de um prazo para que no âmbito do
3310CONAMA se trate de uma Resolução específica, se dê andamento a Resolução
3311específica, para veículos leves. E, assim, eu teria duas considerações gerais aqui,
3312que eu queria abrir uma rápida conversa com as senhoras e senhores Conselheiros.
3313O primeiro aspecto é o seguinte: eu olhei aqui a questão, principalmente no art. 5º e
33148º, nessa Resolução nós estamos iniciando uma nova fase, em 2012, aliás, esse é
3315um outro aspecto que eu vi que precisa de uma certa emenda, que não está muito
3316claro o início da fase, principalmente no art. 1º; e para essa nova fase nós
3317precisamos de motor, precisamos de diesel e depois nós precisamos garantir uma
3318estratégia de disponibilização desse diesel para os veículos novos que estão
3319entrando a partir de 2012. Então, assim, com relação ao aspecto do diesel, nós
3320vemos aqui, tem uma questão de competência que aparece e eu queria ouvir um
3321pouco às senhoras e senhores Conselheiros, no sentido de, nós não estamos aqui
3322nessa Resolução definindo o combustível, mas a minha sugestão é que nós
3323deixemos essa tabela de uma forma indicativa, dando um referencial que o diesel
3324deverá ter basicamente, vamos dizer assim, de forma indicativa essas
3325características, é um referencial mínimo para orientar a própria ANP no processo.
3326Então, deixar isso claro, sobre a forma indicativa. E a outra questão que eu vejo, que
3327é uma questão mais de fundo, acho importante nós resolvermos isso porque senão
3328ela vai permear toda a discussão e nós vamos discutir no caso a caso, sem ter uma
3329idéia geral, é essa relação com a 315 que eu mencionei ontem. Então, assim, o
3330conceito que nós, pelo menos que eu, ao Ministro ao determinar e ao comunicar ao
3331CONAMA a discussão dessa nova fase e dessa forma urgente, é justamente essa
3332preocupação de garantir essa nova fase, no instituto de, identificando algumas
3333perdas que nós temos nesse processo de implementação da 315, onde nós de uma
3334forma geral houve uma falha de coordenação geral nesse processo que impediu que
3335nós atendêssemos, a bom termo, o que estava previsto na 315, que se acelerasse a
3336discussão da fase P7, no sentido de garantir, vamos dizer assim, esse intercâmbio,
3337antecipar de uma forma geral, garantir que no momento adequado, até porque o
3338PROCONVE; essa fase está entrando agora com esses padrões na Europa, acho
3339que agora em outubro. Então, normalmente há uma defasagem, de dois a quatro
3340anos, entre o que implementa na Europa e aqui no Brasil, mantendo esse certo
3341conceito. Então, o que nós temos aqui é a discussão de uma nova fase e essa nova
3342fase tem uma clara relação com essa discussão anterior, mas não nos parece
3343adequada e aí entra um pouco a discussão dos motores, (...) para o diesel agora; e
3344esse diesel terá que está disponível para os novos, segundo o que o Ministério do
3345Meio Ambiente apresentou aqui, que está nessa Resolução, já temos emendas, a
3346partir de 2012 esse diesel disponível para atender os novos motores que vão sair
3347com essa especificação da Euro 5 do P7. Então, nós temos uma questão que eu
3348acho importante, por quê? O cenário geral é que as questões relacionadas a 315,
3349que não foram acordadas, devam ser tratadas no termo de ajustamento de conduta
3350com o Ministério Público Federal. E que nós estamos tratando aqui, nessa
3351Resolução, de uma nova fase do PROCONVE, porque senão nós vamos trazer para
3352dentro dessa Resolução aqui, toda uma discussão de compensações e de
3353procedimentos que vão tratar de uma transição entre a P4 e a P5. Então, eu queria
3354trazer um pouco essa discussão, porque ela permeia em diversos momentos da
3355discussão dessa Resolução e eu gostaria que nós fizéssemos um esclarecimento
3356inicial sobre essa questão da 315 e em relação a essa nova Resolução que nós
3357estamos discutindo, para que não entremos na discussão de uma forma, vamos

3358dizer assim, lateral. Que nós saibamos claramente quais são as questões que nós
3359estamos tratando nesse ponto. Então, eu queria chamar a atenção para essa
3360questão do diesel, porque tem algumas questões de prazo lá, acho que são
3361equacionáveis, em função até do próprio entendimento da ANP, da ANFAVEA, muito
3362mais do que o próprio Ministério, eu estava vendo lá algumas questões de dilatação
3363de prazo. Mas acho que esse conceito básico de termos um referencial, um
3364indicativo das características do combustível e de outro lado essa relação com a
3365própria 315, que eu acho importante nós tratarmos aqui, antes de iniciarmos o ponto
3366a ponto. Por favor, a palavra aos senhores Conselheiros.

3367

3368

3369**A SR^a. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Bom dia a
3370todos. Acho que essa sua consideração vai ser devidamente discutida quando nós
3371chegarmos lá na frente, numa proposta da CNT, de criação de um novo artigo entre
3372o segundo e o terceiro. Mas especificamente eles estão colocando como alternativa
3373de fabricantes ou importadores cumprir a 315 ou opcionalmente essa. Quer dizer,
3374vários argumentos foram colocados ontem, com relação à dificuldade de
3375operacionalizar um motor para um tipo ou para outro, ficou entendido que poderia se
3376passar de imediato para a implementação do motor que atendesse ao diesel melhor,
3377ao S10, que esses motores suportariam, essa opção atenderia aos dois casos, pelo
3378menos foi isso que eu entendi. Acho que nessa linha nós poderíamos, então, investir
3379realmente nessa busca do S10, de imediato, e esperar que os fabricantes se
3380adaptem e que as questões de produção do diesel sejam superadas. Então, eu
3381entendo que há possibilidade de se avançar nessa linha, de tratarmos aqui essa
3382Resolução, independentemente da 315, que seria uma questão a ser discutida em
3383questão judicial.

3384

3385

3386**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Bom dia. O que vou falar aqui, talvez
3387seja um pouco mais abrangente e diferente do que nós estamos conversando, mas
3388acho que tem pertinência. Senhor Presidente, eu gostaria de saber, eu estava
3389relendo aqui a proposta original encaminhada pelo Ministro, há uma coisa muito
3390interessante que eu acho que nós estamos nos levando, o Ministro é uma cabeça
3391política fantástica, uma pessoa com uma visão muito interessante. E nesse seu
3392discurso, perante o CONAMA, ele fixou essa data de 2012, mas em nenhum
3393momento, até na Resolução quando nós pegamos o art. 1º, que ele fala da
3394Resolução, não se falou em nenhum momento em datas. Se não me engano, para o
3395PROCONVE, essa fase P7 era para 2015. A versão inicial da 315 é para 2015.
3396Então, acho que nós estamos aqui fazendo uma confusão e um desserviço ao
3397Ministro. No momento em que, se ele não quis mencionar isso, justamente não está
3398querendo e disse muito corretamente, que a questão da 315 é uma questão que
3399está no Judiciário, cabe ao Judiciário resolvê-la. Nós não temos que nos meter na
3400315, mas nós temos que nos meter realmente na viabilidade, na efetividade da
3401implementação de uma P7. O que me parece, desculpem aqui, eu não tenho, a
3402capacidade é só de nós analisarmos, eu acho que é vivência analisar o que é o
3403discurso e o que é o fato. O discurso do Ministro é no sentido de nós apresentarmos
3404à sociedade alguma coisa que traga, para 2012, os benefícios que nós só teríamos
3405em 2015. Como é que nós poderíamos fazer isso, sem criar imbróglis e ao mesmo
3406tempo tentando resolver um imbróglis operacional, que hoje está montado num tripé,
3407que é a produção ou a importação do combustível, até porque não existem fontes
3408suficientes no mercado internacional para abastecer as necessidades daqui. Ao
3409mesmo tempo, a produção dos motores, cuja demanda tem um certo prazo. E por

3410 último, a montagem de toda uma logística de distribuição, capaz de ser suficiente
3411 para o País. Porque nós estamos diante de uma situação, que até ontem foi
3412 ressaltado no caso dos veículos leves, nós vamos, a partir de 1º de janeiro de 2009,
3413 ter os veículos que vão cumprir o que lhes foi exigido pela 315, só que o combustível
3414 não existe; com todo respeito pelo Ministério Público, pela Justiça, por favor, não
3415 será infelizmente, não serão multas ou decisões judiciais que tornarão inexecutível a
3416 apresentação, ao consumidor, desse óleo diesel em tempo hábil, para que esse
3417 veículo funcione satisfatoriamente dentro dos níveis de emissões que nós estamos
3418 procurando estabelecer. Nós queremos um ganho em relação às fases anteriores e
3419 no contrário, o que vai acontecer com esse veículo funcionando, é que ele vai ser
3420 pior do que a fase 0. Entrando com o combustível que nós estamos hoje, que é o
3421 S500, e não com o S50, ele vai poluir muito mais, os sistemas são totalmente
3422 ineficientes e incompatíveis, nós não vamos nem levar o fato de os problemas do
3423 usuário em si, mas nós estamos tratando da questão ambiental, os padrões de
3424 emissão fugirão completamente aos objetivos do nosso plano. Então, eu acredito
3425 que a solução para isso daqui é nós estabelecermos que, claramente, de que a fase
3426 P7 é para 2015 e, voluntariamente, aqueles que queiram antecipar esses três anos,
3427 o que é o Ministro, estariam dispensados do cumprimento da fase P6, porque eles
3428 estariam adiantando. Há um problema operacional levantado ontem pela Petrobrás,
3429 pela própria ANP, que seria o seguinte: que nem em 2012, parece que seria viável a
3430 apresentação do S10. Ela sairia somente com o S500. Mas ao mesmo tempo, se
3431 não me engano, por favor, o pessoal da ANFAVEA me corrija, foi dito também que
3432 seria possível aos motores nessa fase operar, como está acontecendo na Europa,
3433 com o S50, provisoriamente, até que houvesse a condição de disponibilizar esse
3434 combustível para o usuário normal. Eu acho que nesses aspectos nós resolveríamos
3435 uma situação institucional séria, daríamos num momento uma coisa muito pró-ativa,
3436 credibilidade ao CONAMA, porque estaríamos produzindo alguma coisa inexecutível
3437 e estaríamos ganhando, indo ao encontro do que o Ministro propõe, que adiantemos
3438 essa fase do PROCONVE. Porque isso se transforma em condição *sine qua non* e
3439 até 31/12, deste ano, as empresas, sejam elas do ramo de combustível ou
3440 automotivo, terão que expressar ao IBAMA sua adesão a essa nova Resolução do
3441 CONAMA. Eu acho que com isso nós daríamos o passo, que é o que o Ministro
3442 espera de nós. Muito obrigado.

3443

3444

3445 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado. Só tentando esclarecer. A
3446 idéia seria operar com S50, a partir de 2012, em todo o País, é isso?

3447

3448

3449 **SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Se não me engano, já é S10.

3450

3451

3452 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Mas aí seria só 2013, parece que a
3453 Petrobrás estava prevendo.

3454

3455

3456 **SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – A partir de 2012 os motores já
3457 estariam para S10.

3458

3459

3460 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Os motores estariam prontos?

3461

3462 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Os motores estariam prontos e
3463 apenas dependeriam da parte operacional de logística de disponibilização desse...
3464 De produção e disponibilização desse combustível. Existindo uma fase de transição,
3465 que aí seria ajustada entre IBAMA e Petrobrás; e a ANP, evidentemente, que é
3466 quem cuida dos combustíveis.

3467

3468

3469 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Certo. A questão que se coloca é a
3470 seguinte: efetivamente nós teríamos essa. Porque o nosso objetivo, de uma forma
3471 geral no CONAMA, é definir padrões de emissão. Nós estamos tratando de algumas
3472 outras questões aqui, justamente para facilitar. A questão que se coloca é a
3473 seguinte: esse padrão vai conseguir ser atendido a partir de quando? Essa que é a
3474 pergunta.

3475

3476

3477 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Do ponto de vista do veículo ou do
3478 combustível?

3479

3480

3481 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – De emissão.

3482

3483

3484 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – De emissão. Por favor, da ANFAVEA
3485 quem fala é o Henry.

3486

3487

3488 **O SR. HENRY JOSEPH JR. (ANFAVEA)** – Bom dia. O padrão de emissão em
3489 campo seria atendido a partir do momento que o veículo, em campo, começasse a
3490 utilizar o S10. O veículo estaria sendo fabricado a partir de 1º de janeiro de 2012,
3491 atendendo padrões de emissões na homologação do Euro 5. Em campo, se não
3492 houver o S10 e ele utilizar o S50, a funcionalidade do veículo é mantida. Os níveis
3493 de emissão dele, nós não temos idéia...

3494

3495

3496 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Certo. Mas a questão que se coloca é
3497 a seguinte: nós vamos ter o motor em 2012... Com licença, só um instante.

3498

3499

3500 **A SRª. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Então, no dia 1º de janeiro de 2012 nós
3501 já teríamos o motor?

3502

3503

3504 **O SR. HENRY JOSEPH JR. (ANFAVEA)** – Já teria o veículo em campo.

3505

3506

3507 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu vou ter que me ausentar porque
3508 me chamaram com urgência. Vou ter que interromper a reunião, retorno em 10
3509 minutos. Se vocês quiserem algum esclarecimento, eu pediria, talvez, para o Thiago,
3510 que é o Presidente da Câmara de Saneamento, dar uma coordenada enquanto eu
3511 saio um pouco. Eu já retorno.

3512

3513

3514A **SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Bom, só para esclarecer uma dúvida com
3515o Henry. É possível cumprir esse artigo novo que o Ministério de Minas e Energia
3516propôs, que seria no período de 1º de janeiro de 2012 a 31 de dezembro de 2012,
3517será admitida a disponibilização para utilização em veículos da fase P7, do diesel
3518comercial que atende a especificação de que trata a Resolução ANP 32/2007. O
3519motor estaria pronto em 1º de janeiro, mas o S10 poderia começar a ser distribuído
3520em 2013, é isso? 1º de janeiro de 2013.

3521

3522

3523**O SR. HENRY JOSEPH JR. (ANFAVEA)** – Isso mesmo. Só que nesse período, a
3524utilização do diesel atual, o S500, é inviável; aí cria todo aquele comprometimento,
3525aquele estrago que nós mostramos. Entretanto, para o S50, do ponto de vista
3526funcional, é possível; o veículo poderá utilizar o S50, até que haja a disponibilidade
3527do S10, desde que não demore anos. Durante esse período, a funcionabilidade do
3528veículo é garantida. O que nós não sabemos é como que ficam os níveis de emissão
3529dele, em campo. Com certeza, ele vai emitir menos do que os veículos Euro 3, Euro
35304, nós não sabemos se ele atinge o nível de emissão do Euro 5, mas do ponto de
3531vista de funcionabilidade nós entendemos que é possível e a partir do momento que
3532esse veículo, em campo, começar a utilizar o S10, que se entende que seja
3533distribuído a partir de 1º de janeiro de 2013, esse veículo passará a emitir aquilo que
3534era previsto, com certeza.

3535

3536

3537**A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Mas nós estamos trabalhando com a
3538perspectiva de em 1º de janeiro de 2009 já ter disponível o S50. A própria Petrobrás
3539já apresentou um cronograma da distribuição desse tipo de combustível.

3540

3541

3542**O SR. HENRY JOSEPH JR. (ANFAVEA)** – No Brasil inteiro?

3543

3544

3545**A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Não, gradativamente. Foi o cronograma
3546que foi apresentado pela Petrobrás, a partir de 2009. Ou seja, em 2012, certamente,
3547teremos uma distribuição ampla desse combustível S50, que não afetaria a
3548qualidade do motor já apropriado para o S10.

3549

3550

3551**A SR^a. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Só ainda
3552nessa linha, eu acho que... Eu gostaria de perguntar o seguinte: em 2012, o S50 já
3553permitiria a eliminação do S500 ou ainda estaríamos convivendo com os dois?

3554

3555

3556**O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Ainda estaríamos convivendo entre
3557os dois. O que nós colocamos, nós temos um cronograma e vamos começar a
3558disponibilizar esse S50 em janeiro, vamos focar nas regiões metropolitanas. Mas
3559isso vai criar uma massa crítica para que em janeiro de 2012 nós já possamos fazer
3560com que esse produto esteja disperso no País, em vários postos, num planejamento
3561a ser feito, permitindo assim a utilização dos veículos da tecnologia P7. No mesmo
3562caso da Europa, ela também, talvez tenha tido impactos ambientais maiores do que
3563os do Brasil; os Estados Unidos tem maiores impactos ambientais que o Brasil, e lá
3564também se admite isso. Ele deve ser certificado com 10, mas usa 50. Aliás, nas

3565 regiões que têm 50, tem outras que nem 50 têm. Então, o S50 permitiria a utilização
3566 do P7 e em 2013 começaria, então, a disponibilização do S10.

3567

3568

3569 **A SR^a. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Ainda com a
3570 Petrobrás. Aquela questão que foi colocada, da dificuldade de se conviver com três
3571 tipos diferentes. Então, em 2013 já estaria eliminado o S500, haveria então...

3572

3573

3574 **O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Não, nós vamos continuar a ter o
3575 S500. Esse cronograma que vai ser levado e discutido, nós não temos como trazer
3576 aqui, é aquele planejamento que está nos artigos, o planejamento de ofertas de
3577 diesel.

3578

3579

3580 **A SR^a. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Então, em
3581 2013 nós teríamos o S500, o S50 e o S10 no mercado?

3582

3583

3584 **O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Com certeza. Em regiões
3585 diferentes.

3586

3587

3588 **A SR^a. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – O mesmo
3589 veículo pode transitar de uma região para outra, aquilo que foi colocado ontem.

3590

3591

3592 **O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Mas o importante é ter o S10, quer
3593 dizer, o S50 e o S10. A grande dificuldade dessa legislação é você permear esse
3594 diesel em vários postos, estar disponível para veículos dessa tecnologia. Em janeiro
3595 de 2012, isso já vai estar acontecendo. Então, não vai ser óbice para a introdução
3596 desses motores, como colocou a ANFAVEA. Agora, esses planejamentos, de tipos
3597 de diesel e ofertas, eu não tenho condições aqui de colocar; o que nós estamos
3598 colocando é: em janeiro de 2013 já começamos a fornecer o 10 e em janeiro de 50
3599 nós teremos que ter esse produto espalhado.

3600

3601

3602 **O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Ontem, durante a
3603 exposição, foi falado que não tem como obrigar o revendedor a revender o S50 ou o
3604 S10; e também foi exposto que naturalmente o S50 ou o S10, seria mais caro que o
3605 S500. A possibilidade da distribuição desses três tipos de combustíveis,
3606 paralelamente, não vai dificultar a capilarização da distribuição, por exemplo, do S10
3607 e do S50, uma vez que vai ter o S500, que é mais barato, que vai continuar
3608 disponível?

3609

3610

3611 **O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Não. Claro que nós vamos ter que
3612 ter um trabalho, vai ser um trabalho a ser feito, mas é a realidade que nós temos em
3613 cima dos cronogramas de investimento. Como eu coloquei, são unidades que...
3614 Vocês viram o porte dessas unidades, 5 anos para conseguir realizar uma, nós
3615 estamos realizando não sei quantas. E como eu falei, a nossa programação de
3616 construção estava em cima do diesel 50, eu até coloquei as características dos

3617 projetos de cada uma e de repente veio a antecipação do 10. Então, nós estamos
3618 revendo esses planejamentos, por isso que nós estávamos colocando, hoje eu não
3619 tenho bem esse cronograma de disponibilidade desses produtos. Enfim, nós vamos
3620 ter um prazo, segundo está regulamentado aqui na legislação, e lá no MME, com o
3621 MMA, nós vamos com esse prazo para reformularmos os nossos planejamentos,
3622 são planejamentos complicados, das ofertas do produto. O que nós temos que
3623 garantir é a introdução do P7. Então, se é para 2012, nós iniciamos com o 50 e em
3624 2013 com o 10. Para os veículos com tecnologia P7.

3625

3626

3627 **SRª. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Uma questão
3628 que eu acho que não pode ficar esquecida, é porque foi colocado aqui esse
3629 planejamento a cargo do Ministério de Minas e Energia, da ANP e Petrobrás, ontem
3630 mesmo foi colocada a necessidade de uma negociação nacional, envolvendo os
3631 outros atores, que seriam os distribuidores e revendedores.

3632

3633

3634 **SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Com certeza. Como nós colocamos
3635 o MME, estão englobadas todas as atividades afetas ao MME e no texto estava o
3636 MMA também. Então, eu acho que não haverá problema.

3637

3638

3639 **SR. RICARDO HASHIMOTO (FECOMBUSTÍVEIS)** – Bom dia novamente. Com
3640 relação a essa questão da dificuldade e eu vejo muita dificuldade, realmente, de nós
3641 conseguirmos fazer essa negociação, porque negociação depende da boa vontade e
3642 dá vantagem para todos, o “ganha ganha”, vamos dizer, se tem um perdi ganha,
3643 quem perdi sai fora do tabuleiro da mesa. Então, houve uma época em que o
3644 combustível tinha o mesmo preço no Brasil todo, era a visão do governo na época,
3645 de que deveria haver a uniformidade, até para que não houvesse a existência de
3646 você ir para o sertão, aquela coisa das fronteiras distantes do País, levar o
3647 progresso. Então, o combustível tinha o mesmo preço. Nós temos que resgatar um
3648 pouco esse conceito, para eventualmente viabilizar a questão financeira, a questão
3649 do custo do produto. Existem outros parâmetros, por exemplo, se você colocar o
3650 mesmo preço de produto nobre e não nobre, tanto faz para cada um, você pode não
3651 ter o produto nobre para todos ou para finalidade específica, por exemplo, de
3652 regiões metropolitanas. Então, é claro, é um equilíbrio delicado, mas eu acho que
3653 nós vamos chegar num ponto que para conseguirmos esse equilíbrio, algumas
3654 regras vão ter que ser, vamos dizer, resgatadas, talvez com que todo o diesel do
3655 País subsidie, vamos dizer assim, a colocação do diesel geograficamente
3656 distribuído, a colocação do diesel de melhor especificação nas regiões
3657 metropolitanas e tudo mais; ou seja, o custo do diesel no Brasil inteiro deveria ter
3658 alguma coisa para subsidiar e não deixar que naquela região, que é importante que
3659 tenha o produto, que seja, vamos dizer, palatável para o consumidor, para não usar
3660 outras palavras, financeiramente que ele não tenha esse degrau tão grande que fale:
3661 “não, isso aí não é minha obrigação, eu não quero participar”. Então, a minha visão,
3662 inclusive até pronto para dar uma sugestão, para que se possível for, dentro do texto
3663 dessa Resolução, falar que alguns parâmetros sejam esses; claro, não dar números,
3664 não vamos engessar, não sou eu que vou dar o número, mas nós temos que colocar
3665 que a engenharia desse processo deve levar em conta de que isso que se vislumbra
3666 necessita dessas ferramentas.

3667

3668

3669A **SRª. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Em relação ao que o Volney tinha
3670colocado, de que nós não podemos vincular a fase P6 com a P7. Eu concordo, acho
3671que podemos usar como base, algumas coisas, como já foi colocado aqui. Agora,
3672como a Norma citou, no artigo em que se faz referência, que se pode utilizar
3673parâmetros da 315, acho que não devemos estar vinculando mesmo, como você
3674disse. Agora em relação ao que o João Emílio falou, da credibilidade, eu acho
3675realmente que nós temos que nos preocupar com essa credibilidade, só que não
3676fizemos a lição de casa do P6. Então, é até por isso que nós estamos sendo
3677cobrados, para adiantarmos o P7 e cumprirmos realmente o P7. E o fato do Ministro
3678não ter colocado na Resolução, as datas, eu acho que isso foi até uma gentileza
3679dele, para que nós, nesse espaço aqui de discussão, onde estão todos os setores
3680representados, nós estabelecermos, só que ele deu a manifestação, qual é a
3681vontade dele. Que é 2012.

3682

3683

3684**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Eu acho que aí nós estaremos
3685cumprindo exatamente a vontade dele.

3686

3687

3688A **SRª. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Na verdade, nós estamos preocupados
3689com o cumprimento efetivo. Então, o que nós temos que acordar aqui, isso
3690realmente é um acordo, é que todos os segmentos consigam cumprir o que estamos
3691colocando aqui. Então, é viável? Pelas apresentações de ontem é viável. Pela
3692apresentação da ANFAVEA e pela apresentação da Petrobrás, é viável cumprir
3693esses prazos que estamos colocando aqui. Então, dessa vez nós temos que fazer a
3694lição de casa. Agora, eu acho que nós não precisamos fazer referência ao P6,
3695realmente não estar vinculando uma coisa com a outra, porque o P6 já está sendo
3696decidido num outro âmbito. Infelizmente não era o âmbito ideal, mas é o âmbito que
3697está sendo discutido agora. Acho que nós temos que nos concentrar na P7, na
3698eficiência disso, se preocupar com a distribuição, com essa questão do custo
3699também, para que o consumidor também nos ajude no cumprimento disso, a
3700fiscalização disso, que eu acho que é um ponto crucial também e que nós não
3701estamos discutindo aqui, a fiscalização, e como tornar isso, de fato, toda a cadeia,
3702todo o processo realmente estar de acordo com o que nós estamos discutindo.

3703

3704

3705**O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Mais algum Conselheiro
3706para debater? Eu entendo a inquietação do Setor Produtivo, no sentido de tentar
3707incluir essa alternativa em relação a 315, porque realmente é preocupante que se
3708tenha a obrigatoriedade de se instalar motores Euro 4, para num prazo de um ano já
3709promover essa mudança Euro 5. Isso vai ter gasto, tanto para a indústria, como
3710gasto depois ao consumidor direto.

3711

3712

3713**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Tem toda uma formação de mão-de-
3714obra para isso daí, que leva um tempo também. Não se pode soltar produto sem
3715estar devidamente preparado para fazer a manutenção.

3716

3717

3718**O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Eu entendo a preocupação
3719e creio que ela também é válida em outros temas que nós vamos discutir mais à
3720frente, como a garantia de 1600 para 500 mil quilômetros, a mudança que já foi

3721pedida aqui pela CNT, que se tivesse. Contudo, eu creio que mesmo que nós
3722façamos essa mudança aqui, Conselheira Ivy, eu não consigo enxergar de fato uma
3723proteção jurídica para que se estabeleça esse tipo de dispositivo, porque ele é um
3724dispositivo simplesmente dando uma alternativa ao não cumprimento de um
3725instrumento que tem poder normativo e eu creio que o único remédio jurídico
3726realmente aplicável nesse caso, é o tão falado e comentado e possível e “Oxalá
3727bem-vindo” termo de ajustamento de conduta, da Procuradoria, do IBAMA, do
3728Ministério e do Setor Produtivo. Eu não sei a quantas andam as conversações para
3729esse ajustamento e aí se tiver alguém aqui do setor que esteja participando dessas
3730conversas, pode até nos esclarecer, mas por enquanto eu não vejo remédio jurídico
3731mais adequado que o termo de ajustamento de conduta, até porque essa proposição
3732de uma alternativa à 315, eu acho muito pouco provável que ela se sustente na
3733Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos. Eu sou freqüentador da Câmara Técnica de
3734Assuntos Jurídicos, nós entendemos bem os humores daqueles Conselheiros, são
3735extremamente competentes e preparados, e não vejo um humor positivo para esse
3736tipo de proposição. Então, nesse caso, eu penso que a indústria pode não só retirar
3737essa proposta, mas procurar um... Já que se estabeleceu o espaço de tensão
3738necessário, Conselheiros, para que nós negociemos redações mais adequadas ao
3739longo do texto, em relação a prazos que possam satisfazer a indústria; e aí nós
3740acompanharmos essa negociação, se for possível, essa mesma Câmara Técnica, a
3741posterior. Acho mais adequado que a Câmara Técnica aprove depois uma moção à
3742Procuradoria, para que seja feito um ajustamento; e aí vai depender muito do
3743processo de convencimento junto a esses Conselheiros, que seria uma maneira
3744dessa Câmara Técnica se manifestar oficialmente a respeito do tema e a respeito do
3745entendimento que nós temos, de que a indústria e o consumidor final não podem ser
3746prejudicados, só porque não conseguimos cumprir uma Resolução. Quando eu digo
3747“não conseguimos cumprir uma Resolução”, estou tratando de todo o ciclo, desde
3748quem fiscaliza até quem fiscaliza quem fiscaliza, que somos nós, o CONAMA, então
3749eu incluo todos. Então, eu acho mais possível, já que temos esse espaço de tensão
3750criado para uma negociação, nós pensarmos numa moção posterior e pedindo que
3751se agilize de repente um ajustamento de conduta entre todas as partes, do que
3752incluir isso no texto, porque eu não vejo chance dessa redação prosperar, nem aqui
3753e muito menos na Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.

3754

3755

3756**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Conselheiro, agradeço muito suas
3757oportunas e sábias palavras, mas acho que nós poderíamos, talvez, encontrar uma
3758solução de compromisso, não há em nenhum momento a intenção de marginalizar a
3759ação do Ministério Público. Eu acho que, talvez, o que nós poderíamos fazer é que
3760essa antecipação fosse feita ouvido o Ministério Público e desde que haja anuência
3761ou ajuste de conduta com o Ministério Público. Assim passaria alguma coisa? O
3762senhor acha que assim ficaria possível de nós passarmos na parte jurídica?

3763

3764

3765**O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Conselheiro, repete. Por
3766favor.

3767

3768

3769**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Se nessa parte da antecipação, o
3770prazo do P7 continua sendo em vez de 2012, 2015. Antecipando em três anos,
3771ouvido o Ministério Público para a solução dos ajustes de conduta necessário.

3772

3773 **O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL) –** Mas é essa...

3774

3775

3776 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT) –** Nós estaríamos respeitando as ações
3777 que estão sendo feitas, respeitando a manifestação do Ministério Público,
3778 adiantando em termos práticos, possibilitando o adiantamento em termos práticos,
3779 que é o objetivo do Ministro, e dando a condição, porque não interessa. A
3780 exeqüibilidade da Resolução é fundamental, se ela não for exeqüível, seja no
3781 aspecto, quer dizer, passar na nossa Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, não
3782 tem sentido nenhuma coisa ser proposta. Nisso eu concordo plenamente com o
3783 Conselheiro. Então, como é que nós poderíamos produzir um texto que permitisse
3784 isso tudo, sem ferir a competência do Ministério Público, sem ferir as ações que
3785 estão lá dentro, mas ao mesmo tempo dando ao Ministro o que ele quer e
3786 viabilizando para todos, uma solução desse problema. Porque, infelizmente, me
3787 parece que não só a solução judiciária pura e simples, quer dizer, ao menos que
3788 exatamente haja o ajuste de conduta, essa coisa mais, uma saída para essa
3789 solução, não vão existir os meios físicos; mesmo que exista, alguns produtos não
3790 estarão disponíveis. E não adianta, não serão multas, não serão cadeias, nada disso
3791 nessas ações produzirá o resultado que nós queremos; o resultado que nós
3792 queremos é a melhoria das condições de emissões de poluentes. Esse que é o
3793 produto final da nossa Resolução.

3794

3795

3796 **O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL) –** Conselheiro, do ponto de
3797 vista do convencimento, eu quero até deixar claro, eu concordo com o que é
3798 proposto aqui. Eu concordo com o objetivo final, que é o de nós adiantarmos
3799 algumas metas, já trazermos o Euro 5 para 2012, até porque eu detesto essa coisa
3800 de tentar levantar o Lázaro de novo, Inês é morta nessa situação, vamos fazer o
3801 quê? Então, radicalizar é exatamente o que não vai resolver nada. Então, eu
3802 concordo com a antecipação de metas, uma vez que na outra ponta, no contexto
3803 anterior nós não conseguimos fazer o que deveria ser feito, contudo, e aí que é
3804 minha preocupação, eu ainda não acredito na legalidade desse positivo. Eu acho
3805 que nós vamos esbarrar na legalidade, se houvesse uma forma de fazer isso na
3806 forma legal, por isso que entendo que o remédio jurídico mais adequado é o
3807 ajustamento de conduta, porque nós temos o Ministério Público, que é o custos
3808 legis, e tendo ele a obrigação de fazer cumprir a lei, o mesmo Ministério Público que
3809 questiona o não cumprimento da 315, obviamente vai questionar esse dispositivo
3810 contra legis, esse dispositivo eivado de antijuridicidade. Então, e aí eu quero que o
3811 Conselheiro entenda, eu concordo com a intenção do artigo. Se houvesse uma
3812 maneira de nós garantirmos a legalidade e se fosse possível fazer isso através de
3813 um acordo e conversas prévias com todos os setores representados no CONAMA,
3814 até para que não haja toda aquela discussão que nós sabemos que tem no Plenário,
3815 ou seja, que seja bem conversado, que os municípios entendam que o que nós
3816 estamos tentando, na verdade, é corrigir uma situação que já está calamitosa.
3817 Então, para evitar que continuemos até 2015, que nós antecipemos metas para
3818 2012; que os Estados entendam, que a Sociedade Civil entenda e que a indústria
3819 entenda o papel dela, que é o de se adaptar a isso para continuar a sua produção.
3820 Se houvesse essa possibilidade de um acordo e a se tomar pelos humores e postura
3821 dos Conselheiros aqui presentes, eu não acho difícil esse acordo, eu acho que é
3822 possível sair, ainda não acredito na legalidade desse artigo. Então, o que me
3823 preocupa é a redação; é como nós vamos fazer isso sem que seja frágil, a ponto de,
3824 no mesmo momento que sair do Plenário, ser atingido juridicamente. Então, se

3825houver uma possibilidade de dar, termos um estofa mais palpável, juridicamente
3826falando, eu creio bem factível e bem possível de isso daqui ser, inclusive, fruto de
3827um grande acordo dentro do CONAMA. Agora, enquanto não houver o que eu
3828chamei de estofa jurídico necessário, isso aqui vai enfrentar problemas. Paulo,
3829IBAMA.

3830

3831

3832**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Esses acordos, a própria 315 prevê
3833instrumentos, que se alguém tivesse algum problema, levasse ao IBAMA que seria
3834resolvido. Como em todas as fases anteriores aconteceu e aconteceu de ter os
3835ajustes, só que nesta fase ninguém procurou o IBAMA para fazer acordo nenhum,
3836então dificilmente vai procurar. Até 31 de dezembro desse ano, se não for alguma
3837coisa que seja criada de novo, eu também tenho essa mesma preocupação sua, da
3838legalidade em função da 315, se fisicamente isso não vai acontecer, como o
3839Conselheiro está colocando, então fica muito fácil resolver o problema aqui, é só
3840pegar o cronograma da Petrobrás e transformar em Resolução, se essa é a única
3841alternativa que tem aqui. Porque eu acredito que numa negociação todas as partes
3842têm que ceder de alguma forma, se a Petrobrás está insistindo que só vai fazer isso
3843assim, não temos o que discutir, ou temos? Cabe ao Conselheiro do CONAMA
3844decidir, impor não pode. Pode? Ou eu só posso fazer isso ou eu só quero fazer isso
3845ou eu só vou fazer isso. Só que tinha que ter feito sim, desde 2002 (...), mas tem que
3846ser chamado isso atenção, sempre; os prazos que eles precisaram, eles tiveram.

3847

3848

3849**O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Paulo, só para esclarecer.
3850Já que a 315 abre essa possibilidade de um acordo para... A questão é: a 315 abre
3851uma possibilidade de acordo, só que ela vai abrir uma possibilidade de acordo em
3852relação ao P6, e não ao P7. Mas existiria, dentro do pensamento do IBAMA, de
3853como vocês interpretam, até porque vocês que vão fiscalizar. Existiria a
3854possibilidade de que esse acordo possível, nos termos da 315, envolvesse uma
3855passagem direta a fase P7?

3856

3857

3858**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Nós não estudamos ainda, existe a
3859possibilidade. O que o Ministro colocou e o que o nosso Presidente colocou, que eu
3860sempre venho dizendo, é que nós sempre estamos abertos, só que ninguém nunca
3861nos procurou com proposta nenhuma. Entende? Até agora, ninguém nunca procurou
3862o IBAMA com uma proposta de ajuste, volto a insistir, como em fases anteriores,
3863houve problemas também, procuraram o IBAMA: “nós estamos com esse problema,
3864o que nós fazemos?” “aconteceu por causa disso e por causa disso”; sempre
3865chegamos a um acordo. A legislação permite fazer isso. Nessa fase, ninguém
3866procurou.

3867

3868

3869**O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Só para concluir, nesse
3870ponto eu peço a atenção do Setor Produtivo. Ou seja, há possibilidade de um acordo
3871nesse sentido, Paulo, de que se pule a fase P6 e antecipando a fase P7? Eu que
3872não sou do Setor e nem sou do IBAMA, sei disso, desde antes da última reunião no
3873Plenário do CONAMA; ou seja, não é mistério para ninguém, se não houve a
3874procura do Setor Produtivo até agora, foi ou por receio de que isso não se
3875concretizasse; é sempre natural, a indústria sempre tem o receio de que o Governo
3876só quer restringir mais e mais, não regulamentar, mas sempre restringir mais e mais,

3877É um receio que quase sempre acontece. Então, existe ainda essa possibilidade de
3878um acordo no sentido de supressão, não vou usar essa palavra supressão porque
3879seria forte, mas no sentido de abrir mão da fase P6 em nome da antecipação da
3880fase P7. Só para deixar bem claro, porque se é o que a indústria pede e aí eu quero
3881que isso fique bem claro, até porque nós vamos ter instrumentos de transcrição, que
3882podem depois até servirem para qualquer futura negociação entre os setores,
3883legalmente existe essa possibilidade, o IBAMA admite isso, que a indústria, uma vez
3884procurado pela indústria, o IBAMA só pode agir se for procurado pelos interessados,
3885é até duro generalizar a indústria, mas pelos interessados, uma vez havendo o
3886interessado, o interessado procurando o IBAMA. Então, existe a possibilidade legal,
3887a fora esse instrumento, que é essa Resolução que nós estamos vendo aqui agora.
3888Existe a possibilidade legal, de uma negociação só entre as duas partes; tem que ter
3889alguma homologação depois, não é? Não sei.

3890

3891

3892**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – É decisão exclusiva do IBAMA. Agora, eles têm
3893que ser argumentados, você tem que levar o problema. Qual é o problema? “Eu
3894tenho uma produção de 20 motores e só consigo fazer 10, preciso de mais um ano”.
3895Sempre fizemos assim. Nós nunca estivemos lá com a intenção de só regular, como
3896você falou; muito pelo contrário, todas as questões levadas pelos fabricantes, até
3897hoje, durante esses 22 anos, foram atendidas, por quê? Nós sabíamos que tinham
3898fundamentos. Agora, em bloco, nunca ninguém veio em bloco, como está se
3899comportando agora, sempre tive problemas específicos, a abertura que tem na
3900Resolução 315 é para casos específicos, pontuais, exatamente para não
3901comprometer a fase. Então, negociação de adiar a fase, em troca; aliás, volto a
3902insistir, não existe antecipação, senhores Conselheiros. Essa fase que está se
3903esperando é uma fase nova, ela não existe, não está regulamentada que está
3904antecipando e nem nada; 2016, que falam, 2015, eram pretensões de se fazer.
3905Então, não existe antecipação. Então, essa fase da 315, nunca aconteceu o fato de
3906se querer adiar a fase em bloco, toda a fase. Essa que é a questão diferente.

3907

3908

3909**O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Paulo, o Henry vai falar
3910agora, mas antes do Henry, pode até ser uma dúvida dele também, é até bom que
3911você responda antes. Uma fala me preocupou, você disse: “desde que tenha
3912argumentação”.

3913

3914

3915**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Mas isso é o que está no Regulamento, não
3916são minhas palavras.

3917

3918

3919**O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Mas o que eu quero saber é
3920o seguinte: sobre que condições, hipoteticamente falando, até para não
3921comprometer a sua fala, para que você possa fazer uma fala da forma mais técnica,
3922despretensiosa e sem conseqüências possíveis. Hipoteticamente falando, qual seria
3923a condição, quais seriam as circunstâncias necessárias para que, por parte do
3924IBAMA, esse tipo de acordo fosse aceito? E veja que enquanto o Presidente não
3925chega, nós já estamos fazendo papel de câmara de conserto. Hipoteticamente
3926falando, quais seriam as condições para que um acordo dessa magnitude fosse
3927aceito por parte do IBAMA?

3928

3929 **O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Thiago, eu não sei, cada caso é um caso. Por
3930 isso que está previsto, você tem que justificar. Levar o problema e justificar.

3931

3932

3933 **O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Não existe a possibilidade
3934 de fazer por setor em geral?

3935

3936

3937 **O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Nunca aconteceu isso. Mas nós também,
3938 durante esse tempo nunca nos fechamos a isso. Eu volto a insistir, nunca nos
3939 fechamos a negociar, só que nunca ninguém chegou lá para o IBAMA para dizer:
3940 “nós estamos com esse problema”; ninguém nunca chegou.

3941

3942

3943 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Bom, gente...

3944

3945

3946 **O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Presidente, o Henry queria
3947 falar.

3948

3949

3950 **O SR. HENRY JOSEPH JR. (ANFAVEA)** – Eu só queria prestar o nosso
3951 esclarecimento, quanto ao que foi colocado agora pelo Presidente, antes do IBAMA,
3952 o Sr. Paulo Macedo, referente à que existam instrumentos na 315 que permita ao
3953 IBAMA resolver a situação através de alguma ação do próprio IBAMA. O que ele
3954 está citando é o art. 34 da 315, que fala: “o IBAMA, mediante decisão motivada e
3955 exclusiva, poderá conceder ao fabricante ou importador dispensa temporária de
3956 atendimento ao estabelecido nesta Resolução”. Aqui cabem duas explicações:
3957 primeiro de que essa dispensa, que trata esse artigo, ela no nosso jargão é
3958 conhecida como *waver*, ela é concedida ao fabricante do veículo; não existe uma
3959 concessão de um *waver* coletivo, a todo um setor ou toda uma dispensa de
3960 atendimento. Ela até hoje, quando foi dada, ela foi concedida em função de alguma
3961 dificuldade específica, que algum fabricante apresente e argumente junto ao IBAMA,
3962 justificando a não possibilidade de algum atendimento por algum tempo e, então, o
3963 IBAMA concede o chamado *waver*, até que o fabricante se ajuste e consiga atender
3964 o que é prescrito pela Resolução. No caso específico, o problema não era um
3965 problema do fabricante. Primeiro, vamos colocar desse modo, o nosso problema era
3966 a não disponibilidade do combustível, da especificação do combustível para o
3967 atendimento da Resolução em si e para com o desenvolvimento necessário para
3968 esse atendimento. Segundo, o fato de que nós não tenhamos vindo ao IBAMA,
3969 reclamar ou colocar que nós não poderíamos fazer esse atendimento, nós sempre
3970 achamos isso totalmente desnecessário e dispensável, na medida em que o próprio
3971 IBAMA estava participando do Grupo de Trabalho na ANP, que estava exatamente
3972 discutindo essa dificuldade, da especificação e da produção do combustível. Então,
3973 dizer que não sabia, eu até fico surpreso, porque ele foi, inclusive, bastante atuante
3974 em todas as discussões, no sentido de cobrar que essa especificação acontecesse.
3975 Então, nós até estávamos entendendo que tínhamos no IBAMA um defensor da
3976 nossa causa. Eu agora até estou muito surpreso, de ver que ele, na realidade,
3977 estava esperando que eu dissesse que nós não estávamos em condição de atender,
3978 na medida em que ele estava defendendo esse ponto junto à própria Agência
3979 Nacional do Petróleo. Tudo bem, eu estou surpreso, mas acho que é uma coisa que
3980 nós podemos fazer. Não fizemos coletivamente porque a concessão é dada a cada

3981fabricante, isoladamente, e até agora nós estamos discutindo isso, não em bloco
3982como foi colocado; mas é um problema comum, que está afetando a toda indústria,
3983no sentido de fazer esse desenvolvimento. Existe sim esse mecanismo, de certo
3984modo, até fico contente de saber que o IBAMA está reconhecendo que isso é um
3985motivo justificado para que seja concedida essa isenção ou dispensa temporária,
3986fico até contente de que isso possa ser resolvido desse modo. Obrigado.

3987

3988

3989**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Thiago, você poderia fazer
3990rapidamente um breve relato?

3991

3992

3993**O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Presidente, foi discutida
3994inicialmente a questão dos combustíveis e se chegaria um momento em que nós
3995teríamos a distribuição paralela, dos três tipos de combustíveis. Foi questionada a
3996viabilidade econômica, depois da adoção do S10, uma vez que ontem mesmo foi
3997dito que o S500 é mais barato e não se pode obrigar o distribuidor a adotar o S500.
3998Então, houve essa preocupação, de grande parte dos Conselheiros, da distribuição
3999paralela dos três tipos de combustíveis e não só a unificação do tipo, mas foi tudo
4000em torno realmente da questão da 315, dos prazos. E a última discussão foi com
4001base na possibilidade de um acordo, porque pelo que eu vejo, há dificuldade da
4002idéia em si, da idéia de se suprimir essa fase P6 para que partamos direto para a
4003fase P7; o que existe é uma dificuldade da legalidade, do estofo jurídico necessário,
4004para que nós possamos votar com a segurança de que isso não vá ser
4005antijuridicamente atacado, assim que sair da Câmara ou do Plenário.

4006

4007

4008**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Certo. Nada melhor do que a
4009representante do Ministério Público Federal, Dr^a. Ana, para nos trazer algumas luzes
4010sobre essa questão.

4011

4012

4013**A SR^a. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – Bom dia. Como não vou estar na
4014reunião jurídica, também espero que esses problemas não cheguem lá na frente e
4015que nós já consigamos mandar uma proposta que seja juridicamente viável. A
4016Resolução 315 está vigente, ela não foi revogada e não só está vigente como o
4017Judiciário reconheceu a vigência dela. Eu vou pedir licença para ler alguns trechos
4018da decisão do juiz, não sei se os senhores Conselheiros tiveram conhecimento da
4019decisão, foi do dia 16. O juiz começa falando que o cerne do problema. Essa
4020decisão foi dada na ação contra a Petrobrás e ANP. A ação contra as montadoras
4021ainda não teve apreciação de liminar. “O móvel da controvérsia em apressado, reside
4022do receio de que a falha da Agência Nacional de Petróleo, ANP, na implementação
4023da regulação da qualidade do diesel a ser oferecido ao mercado consumidor, a partir
4024de janeiro de 2009, adicionado pela circunstância da Petrobrás não ter (...) esforços
4025no sentido de criar condições objetivas para o fornecimento do produto em
4026destaque, diesel S50, venha a frustrar ou atrasar a concretização da norma
4027ambiental que se acha projetada na Resolução 315 do CONAMA”. Então, o
4028problema é esse. E o juiz na sua motivação fala: “soa manifestamente desarrazoado
4029supor que os avanços tecnológicos, especialmente os que recaem sobre veículos
4030automotores, sejam desconhecidos a ponto de exigir das montadoras lapso temporal
4031excessivamente elástico para adaptação dos carros nacionais. Cuidando se de
4032questão fundamental, que concerne à saúde da população, era de se esperar dos

4033entes e empresas públicas envolvidas nos esforços de melhorar as condições do ar,
4034todos eles afetados ao mesmo centro de poder, atuação pró-ativa, até mesmo se
4035antecipando aos prazos indicados na legislação de regência. Por conseqüente, os
4036problemas argüidos pelas rés, tanto em relação à oferta de combustível, quanto em
4037relação às tecnologias de motores disponíveis, se me afiguram manifestamente
4038evasivas, suscitadas por quem não quer ou busca adiar cumprimento das (...)
4039normas. Enquanto a Petrobrás condiciona o fornecimento do diesel mais limpo à
4040existência de motores novos, adaptados, a ANFAVEA, mesmo reconhecendo que as
4041montadoras já fabricam os motores adaptados no Brasil, alega que não é possível
4042utilizá-los aqui, pois não atendem soluções técnicas diferentes das especificações.
4043Como se ver, salta aos olhos que os obstáculos opostos pelas rés ao cumprimento
4044da Resolução 315 erigem-se antes em aguda afronta ao consumidor nacional, como
4045se o consumidor europeu merecesse maior consideração e respeito por parte delas”.
4046Quer dizer, o juiz está fundamentando que a Resolução 315 está vigente. Se ele deu
4047essa decisão no primeiro processo, eu não imagino que venha uma diferente na
4048próxima.

4049

4050

4051**O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL) –** Só para esclarecimento, Dr^a.

4052Ana. Isso é de 1^a, 2^a instância?

4053

4054

4055**A SR^a. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF) –** Juiz de 1^a instância. O que o
4056Ministério Público entende? Que está vigente, que o Judiciário diz que está vigente,
4057a Norma, e que diz que está vigente para 1^o de janeiro de 2009, não é para
4058novembro de 2010 como a Conselheira do CNT estava falando ontem, que o motor
4059entraria em 2010, o Judiciário está dizendo: “o que está vigente é 2009”. O que vai
4060acontecer se as partes não cumprirem? A ANP e a Petrobrás terão que arcar com
4061multa, que nós estamos pedindo judicialmente; as montadoras não vão produzir.
4062Quer dizer, essa é uma solução. Essa multa, esse dinheiro vai para o SUS, para
4063tratar de doentes; as pessoas vão continuar ficando doentes e nós não vamos ter
4064carros novos, o que na verdade deixa a situação pior, porque só ficam rodando os
4065carros velhos, que são mais poluentes ainda.

4066

4067**O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL) –** Só para esclarecimento, Dr^a.

4068Ana. Os recursos dessa multa, veja a preocupação do gestor, vão todos para o SUS,
4069não vai nada para o Fundo Nacional do Meio Ambiente?

4070

4071

4072**A SR^a. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF) –** Não, foi pedido para o SUS.
4073Porque essa multa não é administrativa, é judicial. Enfim, se nós chegarmos, se
4074essa decisão uma vez mantida e não for cumprida, é multa para um e
4075impossibilidade de produção para outro. Essa é a melhor saída ambiental? Não é o
4076que considera o Ministério Público. E por isso o Ministério Público esteve esse
4077tempo inteiro junto. Não é também o que considera o Ministério do Meio Ambiente.
4078Então, nós estivemos abertos a conversas, desde a primeira audiência em abril,
4079onde estava a ANP e a Petrobrás, eu falei que estaríamos abertos para tentarmos
4080entrar num acordo, porque, enfim, uma decisão definitiva disso aqui demora mais de
408120 anos. As liminares podem ser mudadas em todas as instâncias, volta e vai ter
4082uma sentença desse juiz, que depois é modificada por um acórdão de outro. Então,
4083ninguém tem segurança jurídica, também não é o que o Ministério Público acha, o
4084ideal, acredito que nenhum envolvido acha isso ideal. O que então nós

4085consideramos? O P7 foi uma proposta do Ministro do Meio Ambiente, temos que
4086reconhecer que foi uma proposta boa, louvável, e que na verdade ele se diz
4087antecipar a fase; ele não está antecipando, juridicamente ele está criando a fase,
4088não existe norma nenhuma que falava que ia ser em 2015, não tem programa em
4089lugar nenhum sobre isso, não tem nenhum texto com valor jurídico sobre isso, pode
4090ter ata de reunião, que não vale. Então, o Ministro está aqui criando uma nova fase.
4091Ele está criando uma nova fase que vai servir para colaborar com eventual
4092compensação para o descumprimento da fase P6, por quê? Porque hoje existe a
4093fase P6 e nada. Com a criação da nova norma vai ter a fase P6, eventualmente
4094descumprida, e a P7. A P7 vai melhorar lá para frente, mas ela não é suficiente para
4095trazer todas as melhoras que a P6 traria, porque ela vai ser lá para frente, porque
4096ela vai ter um atraso aí, quer dizer, ela está três anos para frente e os carros que
4097entrarem hoje no mercado ainda vão ficar rodando por algum tempo. Então, naquele
4098estudo preliminar que foi apresentado pelo IEMA, lá no Ministério do Meio Ambiente,
4099ficou claro que teria uma margem de compensação, a margem de emissão de
4100poluentes, mesmo com a vinda da fase P7, eles precisariam de alguma forma ser
4101retirados do ar. Essa forma é o que o Ministério Público pretende discutir com a
4102ANFAVEA e Petrobrás, na ação judicial em curso, quer dizer, temos um indicativo do
4103Judiciário, o que era para ser feito. Perdi em parte aqui, porque eu pedi o S50 em
4104todo o território nacional, o juiz deu o S50 só para os carros novos, mas deu o motor
4105em 2009, está na sua fundamentação. Enfim, e com esses parâmetros é que eu
4106trabalharia para um acordo, juntamente com o Ministério do Meio Ambiente,
4107juntamente com a Secretaria de Estado, que é a autora da ação contra a Petrobrás,
4108e vem com a participação também da secretaria de município e de qualquer outro
4109Governo que queira, enfim, participar, estará aberto à discussão lá no Ministério
4110Público. De qualquer forma, o que eu vejo dessa proposta? Uma proposta de
4111colocar alternativamente aqui na Resolução, como foi encaminhada aí pelo
4112Conselheiro, se colocar alternativa, isso significa alterar a Resolução 315. Alterar a
4113Resolução 315 tem qual impacto? Primeiro de todos, eu coloquei quatro aqui. O
4114CONAMA está abrindo mão das suas próprias decisões, ele mesmo está afrouxando
4115uma norma que ele colocou e que por culpa de muitos, que agora não interessa,
4116enfim, não foi cumprida, mas ele mesmo fala assim: “então é, minha norma não
4117valeu, tudo bem, vamos passar para outra”. Segunda questão, essa alternativa,
4118colocar alternativa e tirar a fase P6, significa que eu não posso pedir mais
4119compensação sobre a fase P6, que eu tenho que aceitar só a fase P7; o CONAMA
4120pode regulamentar isso, ele revoga a anterior, ele altera a anterior e pode fazer isso.
4121Qual o efeito disso? Para mim, o CONAMA vai está trabalhando como tribunal de
4122exceção, porque ele vai está condenando à morte pessoas que com a fase P6
4123teriam uma sobrevida maior, além disso, ele vai está ignorando a decisão do
4124Judiciário, desprestigiando não só a si mesmo, mas desprestigiando o próprio
4125Judiciário, que fala que está vigente e que sobre isso nós poderíamos, senão exigir
4126a fase, exigir compensações sobre ela. E por último, é o que eu já falei, na verdade,
4127além de afrontar, ele vai acabar com toda essa iniciativa, que realmente começou
4128com o Ministério, de tentar buscar um acordo para essa fase vigente. Então, entendo
4129que é o CONAMA que tem que considerar todos os problemas, é o órgão
4130regulamentador, tem poder de revogar ou de alterar a Resolução 315; mas como
4131órgão nacional do meio ambiente, espero que não faça, espero que por unanimidade
4132não seja votada uma proposta como essa, de alternativa ou de revogação da 315.
4133Eu não sei se querem mais algum esclarecimento, sobre a ação judicial.

4134

4135

4136 **O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Não é nem esclarecimento.
4137 Eu temo que nesse cabo de guerra, ao invés de puxarmos para um lado, a corda se
4138 arrebente. Quando a corda arrebenta ninguém ganha. E eu que tinha dúvida sobre a
4139 possível legalidade desse dispositivo, mudei de idéia depois da fala, a senhora tocou
4140 num ponto nevrálgico e eu estava receoso, não de chegar a essa conclusão, mas de
4141 dizer isso, porque pode parecer até impopular, mas se está vigente, se ela é vigente
4142 e não precisa de uma declaração do Judiciário para está vigente ou não, se ela está
4143 vigente, ela é passível de ser revogada e Resolução pode revogar Resolução, pode
4144 modificar, pode revogar *in totum* ou em parte com a outra Resolução anterior. Então,
4145 eu retiro o que já tinha dito sobre a ilegalidade dessa proposição. Eu não acho e aí
4146 não é o âmbito ideal para se dizer isso, porque isso é uma Câmara Técnica e não
4147 cristã ou política, mas não acho moralmente aceitável. Moralmente eu não acho
4148 aceitável, porque de tudo que foi dito a coisa mais seria é o CONAMA; é terrível
4149 isso, nós admitirmos a fragilidade das nossas decisões, voltar atrás porque uma
4150 decisão que foi tomada não foi cumprida e ao invés de se tomar a atitude
4151 necessária, administrativa, civil e penalmente necessária, que é aplicar a sanção
4152 devida ao infrator dessa Resolução, nós mudamos a Resolução. É a mesma coisa
4153 que se um dia alguém muito importante e olha que isso acontece o tempo todo,
4154 alguém muito importante comete o crime, ao invés de prender o importante nós
4155 mudamos o Código Penal, tiramos a tipificação, é basicamente o que nós estamos
4156 fazendo. Então, eu, apesar de concordar com tudo que a senhora disse e de estar
4157 muito incomodado em ter que partir para esse possível acordo, eu já não acredito
4158 mais na ilegalidade desse artigo. Eu creio que se os Conselheiros estiverem
4159 dispostos a discutir isso, legalidade tem, não sei da questão da aceitabilidade para
4160 cada um dos Conselheiros aqui, mas a legalidade eu já me convenci realmente de
4161 que não existe, Presidente.

4162

4163

4164 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado. Eu gostaria agora que
4165 fossemos encaminhando, (...) mais alguma questão com a Dr^a. Ana, porque eu vou
4166 começar a colocar em votação a Resolução. Eu acho que já construímos o grande
4167 cenário e depois eu também vou colocar algumas questões mais de mérito no nosso
4168 entendimento.

4169

4170

4171 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Doutora, como sempre, a senhora é
4172 uma brilhante expositora, uma brilhante advogada. Acho apenas que os termos,
4173 como também são cabíveis em todo o júri, foram um pouco emocionais. Eu, apesar
4174 de engenheiro, fui criado numa família de advogados e sempre ouvi, e entendo, que
4175 o acordo é melhor que qualquer causa. Por maior que seja o nosso direito, se nós
4176 conseguirmos um acordo, um consenso, é tudo que nós queremos sempre na vida,
4177 acho que em todas as nossas decisões, até de caráter pessoal. Ainda mais num
4178 Fórum como esse, onde nós estamos tratando com alguma coisa que diz respeito à
4179 qualidade do meio ambiente do nosso País. Então, eu não vejo à colocação, nem foi
4180 o intuito, (...) respeito ao Ministério Público, mas pelo contrário, a tentativa de se
4181 buscar uma ponte e uma convergência de posições, através da qual nós
4182 consigamos, de um modo prático, exequível, chegar a uma solução para esse
4183 imbróglio, que infelizmente por razões várias, é infundável discutirmos agora, nós
4184 chegamos. Eu quero deixar claro isso, que em nenhum momento houve o
4185 pensamento ou a tentativa de desprestigiar ou de desconsiderar o excelente
4186 trabalho que a senhora vem fazendo. Estou falando da senhora, o Ministério Público.
4187 E agora entendo que se houver uma garantia do Ministério Público, de que uma

4188solução de acordo, que nós possamos conciliar nesse sentido do que foi
4189apresentado aqui, de que realmente a partir de 2012 nós tenhamos uma realidade
4190que seja exeqüível, porque por mais que nós nos percamos aqui em discussões, na
4191prática, todos nós estamos convencidos de que em 2009, janeiro de 2009, é um
4192horizonte impossível e que, na realidade, se alguma coisa não for feita, nós vamos
4193estar gerando uma coisa que nós não queríamos; aí sim, nós vamos estar
4194desrespeitando muito mais seriamente a 315, porque esses veículos novos irão
4195gerar mais poluição do que a frota anterior. Então, a tentativa é de nós buscarmos
4196alguma coisa exeqüível e que se houver, nesse caso eu acho que o compromisso do
4197Ministério Público, de uma alternativa gerada pelo Ministério Público, fomos tirar
4198para não haver choque de competências, para não haver choques. Nesse sentido,
4199que seja assegurado aos partícipes e que foram, vamos até usar um português um
4200pouco pesado, mas foram infames na condução desse processo. Que essa situação
4201será sanada dentro daquilo que nós estávamos propondo. Se houver esse
4202compromisso, nós retiramos essa proposição inicial e vamos tratar apenas daquela
4203que está sendo proposta pela CNT.

4204

4205

4206**A SRª. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – Juridicamente, o que nós
4207podemos falar? É de fato uma revogação, pelo CONAMA é impossível. Tem o ônus
4208político e moral, de todos os senhores aqui em relação a isso. Eu diria até penal,
4209inclusive eu representaria para o PGR, para tentar derrubar essa Resolução nova,
4210porque ela seria inconstitucional, a meu ver. De qualquer forma, uma nova
4211Resolução é possível. Um compromisso, ainda que eu venha aqui e fale, estou
4212falando publicamente, já falei em todas as vezes que conversei, desde a primeira
4213vez que tive audiência com a ANP e Petrobrás, estou aberta para um acordo, já
4214marquei reunião para discutir fórmulas de cálculo das emissões de poluentes, quer
4215dizer, todo acordo só pode ser feito juridicamente nos autos. Isso que é o
4216aconselhável.

4217

4218

4219**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Para o acesso jurídico vale o que
4220está escrito, as palavras levadas ao vento.

4221

4222

4223**A SRª. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – Sim, eu posso chegar aqui e
4224falar: “vamos fazer um acordo.” Estou falando e sempre falei e falo de novo. Eu
4225tenho marcada a reunião do dia 02 para discutir isso, as empresas me disseram:
4226“olha, nós temos que ter uma resposta ainda em outubro, novembro já está tarde”;
4227tinha férias marcadas, desmarquei para tratar desse assunto, precisa ser resolvido.
4228Agora, cabe ao CONAMA manter a Resolução e propor a nova. Para mim essa nova
4229é importante, porque ela traz um novo horizonte para esse acordo, se eu não tiver a
4230nova aprovada, eu tenho só a pesquisa e mais nada. Então, vou ter que exigir uma
4231forma de compensação muito maior, da Petrobrás, da ANFAVEA, porque nós só
4232tínhamos uma P6, que vai estar saindo descumprida; não sei quando viria uma P7,
4233ainda que tenha uma proposta rodando, ela não existe no mundo jurídico. Então,
4234não posso contar com ela. Por isso que para a assinatura final de um acordo, eu
4235preciso da nova Resolução, para considerar os efeitos da nova Resolução. Eu acho
4236importante também, vou ter que pedir, assim, eu sei que na Resolução está tendo
4237aquele parágrafo, “que os Ministros vão definir em 60 dias”, estou pedindo para a
4238Petrobrás já me antecipar o que eles já podem fornecer, porque tudo isso tem que
4239estar no acordo; a qualidade do diesel é fundamental para calcularmos quais são às

4240 emissões de poluentes. Então, isso tudo já tem que estar definido, dessa forma que
4241 entendo. Agora, a outra forma, de fato, os senhores revoguem e tentem dormir
4242 tranquilos depois disso.

4243

4244

4245 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Se eu entendi, quer dizer, acho que
4246 houve até um certo consenso aqui. Eu consultaria o Dr. João, em que há uma
4247 retirada da proposta, por parte a CNT, mediante um acordo que está se
4248 estabelecendo e, vamos dizer assim, a disponibilidade que o Ministério Público
4249 Federal, em tentar tratar dessa questão num acordo.

4250

4251

4252 **A SR^a. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – Porque eu mesma reconheço,
4253 essa liminar, não estou pulando de alegria, porque ela não vai resolver o problema.
4254 Eu quero resolver o problema, de saúde e de ambiente. A Resolução, não me
4255 interessa se tem o motor A, o motor B, o motor C no veículo, o que me interessa é o
4256 quanto de emissão de poluentes que tem no ar. Esse que é o sentido da Norma.
4257 Então, fazendo se um acordo sobre isso, nós resolvemos o problema.

4258

4259

4260 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – A minha inicial eu retiro. Assumido
4261 esse compromisso público nós retiramos.

4262

4263

4264 **A SR^a. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – Isso ajuda para um acordo? A
4265 proposta do senhor Conselheiro, que o CONAMA escreva ao grupo técnico, escreva
4266 uma moção pedindo, mostrando as dificuldades para o cumprimento efetivo, da
4267 Resolução 315, e que faça uma moção solicitando o acordo.

4268

4269

4270 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Perfeito. Assim eu retiro essa moção
4271 inicial.

4272

4273

4274 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então vamos só registrar. Eu queria só
4275 realmente me congratular aqui, com essa discussão e com a maturidade que nós
4276 conduzimos esse processo na Câmara Técnica. Muito obrigado.

4277

4278

4279 **O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Só para registro, Presidente
4280 e Dr^a. Ana. Agora que não tem mais esse espaço de votação e surgiu esse espaço
4281 para o acordo e com base no que foi falado pela digna representante do Ministério
4282 Público Federal, de que essas conversações estão abertas a todos, a ANAMMA
4283 quer participar dessa conversa, porque ainda que nós não tenhamos a legitimidade
4284 *ad causam* nesse campo, nesse caso, nós consideramos que temos toda a
4285 legitimidade de fato, porque ninguém vive nesse espaço etéreo, que é a União, todo
4286 mundo vive nos municípios. Então, a ANAMMA quer muito participar dessas
4287 conversas para um futuro acordo com o setor.

4288

4289

4290 **A SR^a. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – Sem dúvida, será convidado para
4291 as próximas reuniões. Eu tenho convidado todas às instâncias, estou em São Paulo,

4292por isso convido a Secretaria de Meio Ambiente de São Paulo, depois a do Estado e
4293o Ministério do Meio Ambiente. Lógico, as prefeituras são afetadas e sem dúvida
4294podem participar.

4295

4296

4297**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Presidente, só uma questão aqui de
4298ordem. Eu estou retirando a minha proposta verbal, feita inicialmente na reunião,
4299sobre a questão de um ajuste. Os termos da proposta da CNT, nós vamos submeter
4300à discussão e votação, porque isso é uma coisa objetiva técnica e vai colaborar
4301exatamente com esse acordo. O intuito é de colaboração com os termos desse
4302acordo que será firmado depois pelo Ministério Público, nos ajustes de termo de
4303conduta, de fornecer elementos para esse ajuste de conduta.

4304

4305

4306**A SR^a. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – O senhor mantém aquela, a
4307primeira proposta de...

4308

4309

4310**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – A minha proposta inicial, é que nós
4311revíssemos alguma coisa que fosse feita à colocação ou ao ajuste em relação a 315.
4312Isso está retirado, completamente fora de questão. Eu mantenho os termos da
4313proposta da CNT, que foi apresentado, porque essa proposta da alternativa que nós
4314tínhamos feito, ela foi uma proposta verbal. No início era uma proposta política em
4315que, inclusive, eu iria pedir um tempo para ajustar essa proposta que está no
4316quadro, aos termos daquilo que eu estava conversando aqui com o Plenário. Então,
4317essa proposta daí está colocada para apreciação, pelos Conselheiros, e não colide.

4318

4319

4320**A SR^a. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – Colide. Juridicamente colide...

4321

4322**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – No que colidir, será retirado.

4323

4324

4325**A SR^a. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – Isso aqui colide. Se tiver uma
4326alternativa, o que é até uma mudança da Resolução 315. Qualquer coisa que altere
4327a 315.

4328

4329

4330**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Esse texto é exatamente o que eu
4331estou tirando. Nessa confusão toda não pude me ater à leitura do que estava escrito.
4332Os senhores, por favor, eu acho que todos nós aqui estamos exercitando o nosso
4333jogo de cintura ao limite.

4334

4335

4336**A SR^a. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – Eu queria ter esclarecido o que o
4337senhor mantém. O que é mantido.

4338

4339

4340**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Mantém os outros termos da proposta
4341da CNT.

4342

4343

4344O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Só um pouco assim, para uma
4345Questão de Ordem. A minha idéia agora, se tiver mais alguma questão relativa a
4346esse ponto. O meu entendimento original tinha sido exatamente esse que foi
4347expresso agora. Então, houve a retirada, eu até, vamos dizer assim, me congratulei
4348com essa decisão e o meu encaminhamento agora, eu acho que essas grandes
4349questões que permeavam um pouco todo o nosso trabalho, estão mais ou menos
4350resolvidas. Eu queria agora começar, realmente, o processo de votação da
4351Resolução e, então, essas questões, nós temos agora mais condições de irmos
4352ajustando, porque para nós essa era uma questão fundamental. Eu citei a outra,
4353sobre o aspecto do combustível, mas nós vamos votar na seqüência da discussão
4354da Resolução. Eu consulto a Dr^a. Ana, se ela gostaria de fazer mais alguma
4355observação.

4356

4357

4358A SR^a. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF) – Eu acho que estava fora na hora
4359da discussão das competências da ANP, isso já foi discutido?

4360

4361

4362O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Não, nós vamos agora fazer. É uma
4363forma de trabalho aqui da Câmara, onde procuramos realmente discutir um pouco
4364antes as questões, porque essas questões se relacionam ao conjunto de toda a
4365Resolução, não a artigos específicos. Mas, agora nós vamos passar realmente a
4366uma avaliação mais sistemática da Resolução. A minha intenção é que comecemos
4367pelo art. 1º, deixa os considerandos para depois; a minha experiência é que, às
4368vezes, se perde muito tempo. Depois que acertarmos, vamos para os
4369considerandos. Então, a idéia aqui no art. 1º, eu acho que todos têm aí. O título,
4370sobre a questão proposta do MME, dos limites máximos de emissão para veículos
4371pesados novos. Eu faço uma consulta ao Ministério do Meio Ambiente, que é o
4372proponente do texto original, se tem alguma contrariedade quanto a esse aspecto,
4373antes de passar a palavra aos Conselheiros. Por favor, Dr. Rudolf. O Ministério do
4374Meio Ambiente tem acordo com essa proposta do MME. Podemos concordar?
4375Então, aprovada a proposta do MME. Art. 1º. Bom, eu acho que aqui. Aprovado.
4376Aqui, eu acho que nesse art. 1º tem uma série de aspectos, vamos dizer assim, que
4377eu gostaria de ter, no mínimo, dois aspectos. Nós temos uma questão que foi posta
4378no início e eu vou consultar novamente, depois do Ministério do Meio Ambiente.
4379Estou querendo dar uma dinâmica na discussão dessa Resolução. Existe uma
4380proposta que é a partir de 01/01/2012, se estabeleça a nova fase do PROCONVE.
4381Eu proponho que venha para o *caput*, essa data, e se retire, na verdade, na nova
4382versão da tabela ali, se retirou à data que estava na versão anterior. Nós temos um
4383problema objetivo e, então, vamos entrar nessa discussão que todo mundo (...).
4384Existe uma dificuldade da Petrobrás, de disponibilizar o S10 em 2012. E para isso
4385existe uma proposta de novo artigo, do MME, que foi colocado lá nas disposições
4386transitórias. Por favor, vamos para o capítulo 4. Depois do art. 10. No período de
438701/01/2012 a 31/12/2012, será admitida a disponibilização por utilização em veículos
4388da fase P7, o diesel comercial que atenda a especificação de que trata a Resolução
4389ANP 32/2007. A minha proposta é que se transforme como § único do art. 1º e eu
4390consulto, ao Ministério do Meio Ambiente, se é possível, se tem concordância com
4391essa proposição. E aí depois vou perguntar ao MME, se contempla a preocupação
4392do próprio MMA, antes de passar a palavra para os nossos Conselheiros.

4393

4394

4395 **SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Se nós vincularmos isso com um § único, lá
4396 em cima, mas como nós trocamos a tabela e a tabela original que trazia a data.
4397 Então, nós propomos que haja uma alteração do *caput*, no art. 1º. Então, por favor,
4398 aqui no texto base, nós propomos que fique: “art. 1º - ficam estabelecidos novos
4399 limites máximos de emissão de poluentes, a partir de 1º de janeiro de 2012,
4400 conforme tabela a seguir, doravante denominada...”; e segue como estava.

4401

4402

4403 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – E deleta “respectiva data de
4404 implantação”.

4405

4406

4407 **SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – A partir de 01/01/2012. Aí retira “e respectiva
4408 data de implantação”. Acho que isso é o principal da proposta.

4409

4410

4411 **SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Acho que falta uma coisa, “para
4412 motores”. Falta a palavra “homologação”?

4413

4414

4415 **SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Nós não concordamos com isso. Vamos
4416 primeiro resolver essa primeira parte, acho que o principal do nosso trabalho é
4417 resolver isso. Ou seja, o que nós estamos dizendo aqui, que a fase se inicia em
4418 janeiro de 2012, os veículos vão estar entrando no mercado com motor adequado à
4419 fase P7, a Petrobrás está se comprometendo que vai nos apresentar o combustível
4420 a partir de... Ou seja, a partir de 1º de janeiro de 2013 nós teremos no mercado o
4421 combustível S10 e neste primeiro ano será admitido que haja um padrão de
4422 emissões de veículos P5 com o combustível S50. Veículos P7 com o diesel S50,
4423 neste primeiro ano.

4424

4425

4426 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Essa é a proposta do MMA. Tentando
4427 contemplar essa perspectiva...

4428

4429

4430 **SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Da mudança na tabela, nós transferimos
4431 então para a (...)13s, a tabela fica aquela nova que nós apresentamos ontem.

4432

4433

4434 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Depois nós vamos discutir a tabela.
4435 Nós temos aqui uma discussão que é a questão da homologação. Eu gostaria que o
4436 que Ministério do Meio Ambiente se posicionasse já, porque depois eu vou dar a
4437 palavra ao MME.

4438

4439

4440 **SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Nós estamos está dizendo que os novos
4441 limites são para os motores, não são para a homologação. O processo de
4442 homologação é um processo estático no tempo que se dá ali, naquele momento se
4443 homologa todos os motores de todos os veículos vendidos, terão que obedecer aos
4444 limites, não é só na homologação. Eu acho que trazer a homologação para cá, não
4445 sei.

4446

4447

4448 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Por favor, MME se puder já... se for
4449 necessário nós...

4450 **SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** – Obrigado pela oportunidade de falar. A
4451 questão a palavra homologação, nós resolvemos colocar nessa sugestão em função
4452 de que nós estamos pensando em duas fazes. Uma de ter o padrão em que era
4453 importantíssimo se ter essa palavra homologação, para que sejam homologados
4454 esses novos modelos. A questão do diesel comercial, isso vai ser visto mais a frente,
4455 estamos propondo que seja dissociado dessa questão do diesel padrão e
4456 poderemos até eventualmente discutir uma nova especificação para esse diesel
4457 comercial. Em função das necessidades da ANFAVEA, dos montadores e também
4458 da capacidade da Petrobrás em produzir esse tipo de combustível. Isso não vai
4459 impactar em nada o cumprimento da Resolução, mas é sempre nas resoluções
4460 passadas que nós temos visto sempre se fala em que? Em combustível para
4461 homologação do modelo do veículo. Então, sempre trabalhamos dessa forma. Na
4462 315, se falava dessa forma diferente de se ter combustível diferente, inclusive as
4463 Resoluções 32 e 35 eram nesse sentido, mas o que nós estamos tentando aqui é
4464 resgatar uma negociação para chegar a um consenso final depois, entre o que a
4465 Petrobrás pode fazer e o que a ANFAVEA considera como aceitável. Por isso que
4466 nós entendemos que deveria ter essa palavra homologação. Ela serviria para os
4467 modelos com esse novo tipo de combustível padrão. A questão do diesel comercial,
4468 nós teríamos que discutir isso em uma fase mais à frente da Resolução.

4469

4470

4471 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Justamente a proposta do MMA, no
4472 que estou entendendo aí, ela vem para tentar contemplar essa preocupação de ter o
4473 diesel disponível, por isso é que está colocando como parágrafo, seria um
4474 parágrafo desse art. 1º, porque não haveria disponibilidade do diesel para os
4475 veículos novos. Agora me parece, que é uma questão básica para todos nós aqui
4476 que a partir de 2013, para os veículos, isso foi uma discussão que houve até com o
4477 próprio ministro, esteja disponível o combustível para utilização nesses motores, não
4478 é só uma questão de homologação. Eu realmente não estou conseguindo entender,
4479 porque não é uma questão de homologação é uma questão de usar o diesel, de
4480 haver o diesel disponível e por isso que próprio Ministério está abrindo esse espaço
4481 aí no ano de 2012, pelas próprias limitações, que foram apresentadas pelo Dr.
4482 Kremer, em disponibilizar esse diesel. Então, quando nós trazemos para esse
4483 primeiro artigo essa proposta de utilização do S50 durante o ano de 2012, nós
4484 entendemos que está plenamente contemplada essa preocupação. Fora isso, nós
4485 estamos dando uma volta na resolução. Eu acho que esse é o tipo de preocupação
4486 que eu deixo muito claro aqui para as senhoras e senhores Conselheiros.

4487

4488

4489 **SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** – Estamos tentando trabalhar em uma
4490 situação para conseguir conciliar, volto a frisar, o que a Petrobrás pode fazer versus
4491 o que as montadoras necessitam. Então, a questão do diesel para padrão para fazer
4492 os testes, a Petrobrás concorda e a ANFAVEA também concorda. Entretanto não há
4493 ainda um consenso com relação à especificação do diesel comercial. Por isso não,
4494 quer dizer, que a partir de 2013, não vai haver o diesel 10PPM. Entretanto têm
4495 algumas características, alguns parâmetros que precisam ser ajustados entre a
4496 capacidade de produção da Petrobrás e a necessidade da ANFAVEA. Obrigado

4497

4498

4499O **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Realmente eu acho importante
4500esclarecer aqui aos Conselheiros, porque existe para nós uma questão muito
4501objetiva e eu deixo claro que houve uma série de discussões anteriores a essa
4502Resolução e houve aqui uma apresentação, por parte da própria Petrobrás
4503mostrando a disponibilidade do diesel a partir de 2013. Então, eu fiquei um pouco
4504confuso. Por favor, Dr. Waldyr Gallo.

4505

4506

4507O **SR. WALDYR LUIZ R. GALLO (ANP)** – Na verdade todas as Resoluções do
4508CONAMA trazem a palavra homologação. Eu até achei que o Henry ia pedir a
4509palavra, eu pedi para tentar esclarecer, ele pode me desmentir ou me
4510complementar. Na verdade, a palavra homologação aqui nós entendemos que é
4511fundamental pelo seguinte: a indústria automobilística quando ela vai lançar um
4512veículo para 2009, ela precisa inicialmente homologar esse veículo. É um veículo
4513ainda protótipo que precisa ser homologado com o combustível padrão para atender
4514os limites de emissão. Aí os fabricantes recebem uma autorização para poder
4515comercializar o veículo e é por isso que palavra homologação está aqui e sempre
4516estive em todas as Resoluções do CONAMA. Então, só estranhemos isso daí, mas
4517eu peço até para o Henry se for o caso que complemente, porque vocês precisam
4518de uma autorização não é isso, para poder comercializar o veículo. Se ele não passa
4519nesse teste de homologação, ele não pode ser comercializado, isso nós estamos
4520falando do protótipo ainda, não do veículo 2009. Todas as Resoluções do CONAMA
4521sempre tiveram essa palavra homologação. Acho que quem tem mais a dizer a
4522respeito disso.

4523

4524

4525O **SR. HENRY JOSEPF JR. (ANFAVEA)** - Eu só confirmo o que o Doutor Waldyr
4526Gallo colocou. Realmente existe procedimento de teste de homologação, para a
4527obtenção da LCVM, que é a, licença de configuração de veículos e motores, que é o
4528que nos permite fabricar. O que está colocado é que esse diesel seria utilizado para
4529os ensaios de homologação. Concordamos plenamente com isso.

4530

4531

4532A **SRª. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Só uma
4533dúvida, a medida que se trouxe a data para esse texto, essa data estaria voltada
4534para a versão de cima. A palavra homologação entrando nesse parágrafo com a
4535data de 1º de janeiro de 2012, nós estaríamos colocando a data relativa a
4536homologação e não é a intenção. A intenção é a data relativa a disponibilização do
4537motor no mercado, então se a palavra homologação estiver nós temos que rever a
4538data.

4539

4540

4541O **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – A nossa preocupação, dos
4542Conselheiros é a seguinte, que a partir de 2013, foi o que nós entendemos da
4543apresentação da Petrobrás, o diesel S10 esteja disponível para os novos veículos.
4544Isso tem que ficar claro na Resolução. Aí se for necessário temos que fazer um
4545parágrafo explicitando. Nós não podemos fazer essa confusão entre homologação e
4546a disponibilidade do diesel para uso da nova frota. Eu queria só passar a palavra
4547para o Ministério meio ambiente.

4548

4549

4550A **SRª. ZILDA MARIA F. VELOSO (IBAMA)** – Eu acho que está perfeita a sua
4551colocação presidente, porque nós estamos falando aqui de novos limites máximos. A
4552homologação existe, mas a prática dos novos limites tem que estar embutida nela a
4553disponibilização do combatível e não a homologação. A homologação precede a
4554entrada em vigor do novo limite.

4555

4556

4557A **SRª. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – Eu vejo colocar homologação
4558aqui, perigoso juridicamente, colocar homologação, porque dá para interpretar essa
4559norma que é só aqueles que vão para o teste é que precisam respeitar os limites de
4560poluentes e não é isso que o CONAMA quer, ele quer que os carros novos, que
4561estiverem na rua respeitem, sim, com o combustível adequado, mas vão respeitar.
4562Então, eu acho arriscado colocar esse termo.

4563

4564

4565O **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado. Eu quero perguntar se os
4566Conselheiros estão esclarecidos sobre a questão que está... Porque o objetivo aqui
4567é esclarecer os Conselheiros.

4568

4569

4570O **SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – A situação ainda não está
4571suficientemente clara.

4572

4573

4574O **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Nós temos que ter a disponibilidade do
4575diesel para os novos veículos. Essa preocupação que está por trás. Então, se essas
4576duas questões têm que estar presentes, eu proponho que se mantenha a redação
4577original e faça um parágrafo para discussão da homologação, mas nós não
4578podemos tirar essa convergência entre a questão da data, dos motores, e da
4579homologação. Então, se for necessário, aí nós temos que ver a sugestão de
4580redação, mas a minha sugestão é que mantivéssemos a redação proposta pelo
4581MMA e fizesse um parágrafo específico sobre a questão da homologação. Aí
4582contemplávamos essa preocupação, porque do contrário nós vamos ter essa
4583dubiedade que não interessa a ninguém. Por favor, a ANFAVEA gostaria de fazer a
4584observação? Eu gostaria que as intervenções fossem nessa direção, é esse tipo de
4585esclarecimento que os Conselheiros estão precisando aqui. E se tiver proposta de
4586redação, muito ajudaria.

4587

4588

4589O **SR. MARCO ANTONIO SALTINI (ANFAVEA)** – Deixa só eu esclarecer
4590presidente, desculpe. Quando o fabricante de veículo motor faz a homologação do
4591veículo, um dos termos da Portaria 167, do qual é todo o procedimento para fazer a
4592homologação é de que o fabricante se responsabilize naquele ato, que todos os
4593veículos produzidos respeitarão exatamente as características do veículo
4594homologado, ou seja, eu não estou nem entrando se tem que ter lá no § 1º
4595homologação ou não, apenas para deixar claro, se há uma responsabilidade do
4596fabricante e o IBAMA concede a licença no momento que o fabricante se
4597responsabiliza, porque todo veículo produzido corresponde exatamente às mesmas
4598características do veículo homologado. Essa é a preocupação de que só a
4599homologado não é assim que funciona na prática. Na prática o que está estabelecido
4600isso.

4601

4602

4603 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Você estava fora da sala no momento
4604 inclusive que o presidente esclareceu aqui a Câmara. O presidente esclareceu o
4605 seguinte, vamos estabelecer essa questão da operacional, que esta ali e estabelecer
4606 um parágrafo específico para a homologação. Isso atenderia você?

4607

4608

4609 **O SR. HENRY JOSEPH JR. (ANFAVEA)** – É redundante presidente, com todo o
4610 respeito é o seguinte, já existem portarias e mais portarias, regulamentações e mais
4611 regulamentações que tratam de todo o processo de homologação. Eu acho que até
4612 o próprio IBAMA deveria estar se manifestando nisso. Se existe alguma margem de
4613 alguma dúvida, porque existem documentações que são entregues, os ensaios são
4614 acompanhados por Agentes Técnicos do CONAMA é feito um check list no final para
4615 conferir se aquilo que foi testado...

4616

4617

4618 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Mas isso está entendido doutor. O que
4619 não está claro para a Câmara é o seguinte, a preocupação da Câmara é essa
4620 relação entre a homologação e nós termos o diesel disponível para esse motor
4621 homologado. Essa é a discussão.

4622

4623

4624 **O SR. HENRY JOSEPH JR. (ANFAVEA)** – Mas aí é uma questão de diesel
4625 comercial e de diesel de referência.

4626

4627

4628 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Por isso que foi feita essa proposta do
4629 Ministério do Meio Ambiente de deixar claro que durante o ano de 2012 será
4630 utilizado o S50, mas é fundamental e que tem todo o embasamento dessa discussão
4631 e essa discussão não começou nessa Mesa, essa discussão começou muito antes,
4632 que a partir de 2013 o S10 esteja disponível para os novos veículos. Então, essa a
4633 preocupação que está permeando e que essa proposta no nosso entendimento de
4634 redação deixa a dubiedade. O meu pleito é se há uma proposta de melhor redação,
4635 que já seja apresentada.

4636

4637

4638 **A SRª. ZILDA MARIA F. VELOSO (IBAMA)** – Presidente, eu acho que não há
4639 necessidade de tratar de homologação aqui, acontece o seguinte, nós estamos
4640 falando aqui de... Acho que vai causar uma confusão que não é necessária. Em
4641 parte o que Henry falou ele tem razão, homologação, existe outros instrumentos
4642 para regulamentar, o que estamos falando aqui é de limite máximo, quando o limite
4643 for praticável o motor já vai estar pronto, com a homologação dele pronta e o
4644 combustível vai ser disponibilizado para os testes antes para fazer homologação.
4645 Então, eu acho que está havendo uma confusão. Eu acho que tem que ser retirada a
4646 palavra homologação, porque nós estamos falando no *caput* de: “Limites Máximos
4647 de Emissão de Poluente”. Então, não cabe dizer homologação. Quando esses
4648 limites foram praticados, entrarem em vigor o combatível tem que estar na bomba,
4649 isso é claro para todo mundo. Agora o combatível disponível para o teste de
4650 homologação vai ter que ser disponibilizado pelo Petrobrás antes, para o teste poder
4651 ser feito. Agora para homologação existem outras regras, instruções normativas, eu
4652 não creio que seja necessário colocar um § único para uma homologação. Já
4653 existem outros instrumentos disponíveis para isso.

4654

4655

4656 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado. Eu acho que nós já estamos
4657 razoavelmente esclarecidos.

4658

4659

4660 **O SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** – Nós tentamos fazer a nossa posição de
4661 forma mais clara colocando essa palavra homologação. E eu acho que isso causou
4662 uma confusão, de repente acompanhando até a sua sugestão nós podemos discutir
4663 isso novamente, porque em nenhum momento, como pode ser visto pelos senhores
4664 mais na frente, não vai haver falta de combustível ou qualquer fuga dizendo que vai
4665 se ter somente o combustível para homologação e não ter o combatível S10 a partir
4666 de 2013, tanto é que Petrobrás não pôde apresentar ainda, mas ela vai apresentar
4667 um cronograma contemplando volumes e locais em que esses combustíveis vão
4668 estar disponíveis até para poder fazer a entrada paulatino e a ANP fazer a devida
4669 logística para o abastecimento em todo o território nacional. A questão que eles
4670 estavam colocando era simplesmente para tentar ajudar na discussão, para não
4671 criar confusão futura de “esse é para homologação, esse não é, o que é?” Porque
4672 sempre nós temos combustível diferente. Existe um combustível padrão que é para
4673 fazer a homologação do veículo, existe o combatível comercial que é vendido na rua
4674 todo dia, eles são diferentes. Não há acordo ainda entre a ANFAVEA e a Petrobrás
4675 com relação à especificação do diesel comercial, por isso que eu estava querendo
4676 colocar isso nesse ponto, mais na frente quando se fala em diesel comercial, isso é
4677 remetido novamente a questão novamente da oferta e a garantia de abastecimento
4678 etc. Entretanto eu acho que isso causou confusão, nós podemos até acatando a sua
4679 sugestão de discutir isso e propor um texto melhor ou quem sabe até retirar se for o
4680 caso e se formos convencidos disso.

4681

4682

4683 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – A nossa proposta seria se essa
4684 discussão pudesse ser feita lá na discussão do diesel mesmo, porque aí
4685 conseguimos deixar um pouco diferenciado, porque eu estou querendo criar os
4686 blocos de problemas e nós ficamos com menos ruído nessa discussão. Então, se o
4687 MME retira homologação, eu pergunto, porque não é só a questão da homologação,
4688 nós fizemos a proposição da data, se há concordância com essa nova redação que
4689 o MMA propõe com o § único. Senhores Conselheiro há um acordo entre MMA e
4690 MME, tem alguma consideração? Então, essa parte do *caput* e o parágrafo estão
4691 aprovados. Vamos agora dar uma olhada na tabela. O art. 1º não está ainda
4692 aprovado tudo. Aqui na Ordem eu só queria chamar atenção para uma questão,
4693 ficou aqui inserida essa proposta da Conselheira Ivy, sobre a questão do sistema de
4694 retrofit, não sei se está aí no texto. Então, ela está deslocada e eu proponho que
4695 desloquemos essa discussão do retrofit lá para o art. 12 e aí se faça a discussão lá.
4696 Então, aprovou-se o art. 1º com a seguinte redação: “Ficam estabelecidos novos
4697 limites máximos de emissão de poluentes a partir de 1º de janeiro de 2012 conforme
4698 tabela a seguir, doravante denominada Fase P-7 do Programa de Controle da
4699 Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, para os motores do ciclo
4700 diesel destinados a veículos automotores pesados, nacionais e importados.” Esse é
4701 *caput*. O § único que veio originalmente uma proposta do Ministério de Minas e
4702 Energia: “No período de 1º de janeiro de 2012 a 31 de dezembro de 2012, será
4703 admitida a disponibilização para utilização em veículo da fase P-7 do diesel
4704 comercial que atenda a especificação de que trata a Resolução NP32 2007.” Está

4705claro? Então, isso foi o aprovado. Então, eu vou agora passar para a tabela, por
4706que...

4707

4708**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Há uma manutenção necessária de
4709que os veículos automotores pesados novos. Só uma questão de técnica, a tabela é
4710parte do *caput* e depois que vem o parágrafo.

4711

4712

4713**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Certo, mas aí nossos colegas da
4714Câmara Jurídica com certeza contemplarão essa preocupação. Vamos para a
4715tabela, por favor. Ministério do Meio Ambiente em relação ao *caput* e o § único,
4716ainda? Não.

4717

4718

4719**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Nós temos só um comentário quando fala
4720disponibilização, se não seria direto, “será admitida à utilização em veículo a fase
4721P7”. É uma sugestão ao MME.

4722

4723

4724**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Porque tínhamos lá de certa forma
4725aprovado. Rudolf, por favor, apresenta qual é a sua sugestão, porque eu gostaria de
4726ouvir do MMA.

4727

4728

4729**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – No § único: “no período de janeiro a dezembro
4730de 2012 será admitidos a utilização em veículos da fase P7...”

4731

4732

4733**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – “Disponibilização e utilização.” São
4734as duas coisas que têm que ser admitidas.

4735

4736

4737**A SR^a. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – A
4738disponibilização é de responsabilidade da Petrobrás e redistribuidora, vamos dizer
4739assim. Enquanto que a utilização é pelo usuário. Então, eu acho que precisaria
4740permanecer o “disponibilização” que é a meta.

4741

4742

4743**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Disponibilização e utilização.

4744

4745

4746**A SR^a. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Tirando
4747disponibilização dá a entender que os dois poderiam estar disponíveis no mercado
4748sendo aceitável o uso de um e de outro. Não é a idéia.

4749

4750

4751**A SR^a. ZILDA MARIA F. VELOSO (IBAMA)** – No momento em que nós estamos
4752dizendo: “disponibilizar e utilizar”, o MME esta se referindo o quê? Ele esta
4753substituindo o combustível, ele está disponibilizando para todo mundo ter isso, é só
4754para os veículos novos. Não eu estou entendendo que se isso é uma troca, se isso é
4755uma bomba adicional na prática, porque senão nós podemos ter um
4756encaminhamento diferente nessa redação, pode ter uma interpretação legal

4757diferente, então estamos dizendo aí: “será admitida a disponibilização e utilização
4758em veículos”, quer dizer, pode ser em qualquer veículo, na hora em que você
4759disponibiliza para ser comprado, qualquer um pode colocar. Mas novos como? Você
4760é o proprietário do veículo, você põe o que você quer no seu carro, mas onde que
4761vai estar isso daí? Na garagem ou na bomba. Veículos da fase P7 vão ser
4762comercializados. Mas, eu posso utilizar, eu não tenho veículo da fase P7, mas posso
4763utilizar. Agora no momento em que você diz que ele vai ser disponibilizado e
4764utilizado em veículos da fase P7, você pode colocar esse combatível só na garagem
4765e não na bomba comercial no posto de gasolina da esquina.

4766

4767

4768**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Mas isso é disponibilização. Nós
4769entendemos isso. Agora vamos ver, por favor.

4770

4771

4772**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Vamos clarear o problema senão nós
4773tentamos explicar várias vezes coisas diferentes. Na realidade o que nós estamos
4774afirmando nesse § único que o órgão que produz ele vai deixar disponível e que há
4775necessidade e será utilizado em veículo da fase P7, são os veículos novos. É o que
4776eu estou entendendo ao ler isso aí. No meu entendimento contempla a minha
4777preocupação. Agora a Zilda levantou um ponto em que não consegui captar
4778realmente a sutileza do entendimento. Então, realmente eu estou pedindo
4779esclarecimento. Eu gostaria que no ajudasse nesse esclarecimento. Eu queria
4780repetir Zilda, explica, porque eu realmente não entendi.

4781

4782

4783**A SR^a. ZILDA MARIA F. VELOSO (IBAMA)** – É porque existiu uma reunião que
4784precedeu essa, onde o Ministro coordenou que existia uma oferta de combustível
4785simplesmente na garagem para o veículo novo e não nas bombas comercializadas.
4786Existe uma proposta, eu estou entendendo que nesse período e os Conselheiros
4787precisam ter isso com clareza. A população não vai encontrar esse diesel para
4788comprar na bomba da esquina, mas o veículo da fase P7 ele vai encontrar isso
4789disponível na garagem para abastecer o seu veículo, nos grandes centros. Na
4790garagem de ônibus, na frota de caminhões vai encontrar isso para comprar na
4791empresa, mas não vai encontrar isso na bomba da esquina. Então, eu queria que
4792isso ficasse claro para os Conselheiros que no momento em que nós colocamos
4793esse § único, eu estou dizendo que isso fez parte das negociações, a Petrobrás
4794alega que não tem condições nesse período de disponibilizar para comercialização
4795da população, mas no momento em que nós estamos dizendo que será admitida a
4796disponibilização e utilização da fase P7, está dizendo o seguinte, você só vai
4797encontrar isso em locais fechados, você não vai encontrar isso nos postos que
4798comercializam combatível.

4799

4800

4801**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Qual seria a sugestão de redação?
4802Zilda, qual a redação que nós temos mais clareza?

4803

4804

4805**O SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** – Só para esclarecer um pouco não para o
4806pessoal de Petrobrás que vai dar com maior detalhe a questão da disponibilização.
4807De fato no passado recente nós vínhamos discutindo a questão das mitigações
4808desse defeito e uma das propostas foi a utilização desse diesel 50 para todas as

4809frotas de ônibus urbano e das regiões metropolitanos que fossem disponíveis esse
4810tipo de combustível S50, seria, São Paulo, Rio, Curitiba, Belo Horizonte e algumas
4811capitais da região Nordeste, Belém, Salvador, Fortaleza enfim. Mas essa proposta
4812agora que o senhor está falando é a disponibilização do diesel S50 que vai ser
4813comercializado para todos os veículos dessa fase P7 em todo o Brasil, é diferente
4814daquela proposta, aquela seria naquela discussão da mitigação da 315 o que está
4815se falando agora é a disponibilização de combustível do S50 para essa fase P7
4816durante o ano de 2012. Porque a Petrobrás diz que não tem condições de fornecer o
4817diesel S10 já em 2012, somente a partir de 2013. Então, como se nós estamos
4818pensando em começar a fase P7 com tecnologia nova e nós sabemos que a
4819utilização desses veículos novos com o diesel 50 vai ter um nível de emissões, não
4820tão bom quanto à próxima fase de P7, mas seguramente melhor que a fase P6.
4821Então, nós estamos pensando que nessa situação é válido isso, desde que não haja
4822nenhum comprometimento de funcionalidade do motor do veículo. Então, essa
4823disponibilização é para todos os veículos que estão disponíveis no Brasil. Só antes,
4824me deixa passar para o Kremer para ele complementar, porque ele vai dar mais
4825detalhes com relação a disponibilização.

4826

4827

4828**O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRÁS)** – Estou entendendo que esse §
4829único, ele só cria para nós a possibilidade de você utilizar para esses veículos P7
4830utilizarem o diesel 50. Essa distribuição será definida lá, quando você tem no
4831capítulo III, diesel comercial, o MME e o MMA vão discutir a disponibilização desse
4832produto. Esse § único é importante para você criar a permissão de que esses
4833veículos P7 utilizem diesel, segundo o CONAMA 32. Agora, a sua distribuição está
4834lá no capítulo relacionado a diesel comercial e aí a Petrobrás vai ter um prazo que
4835está lá considerado, de apresentar como vai ser feita a permeabilidade desse
4836produto em nível nacional do diesel 50 inicialmente em 2012 e posteriormente do
4837diesel 10 a partir de 2013. É isso que eu estou entendendo desse § único. A
4838distribuição suprimimento será motivo do capítulo III.

4839

4840

4841**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Eu acho que todos estão com o mesmo
4842entendimento, como pegamos um artigo lá debaixo que não foi exatamente pensado
4843nisso, talvez dê um problema, mas acho que o pensamento de todos é o seguinte,
4844nessa fase independente do que haja agora de negociação com o Ministério Público,
4845o S50 vai estar amplamente disponível no País, portanto, me parece que o que nós
4846estamos possibilitando é que os veículos P7 utilizem... Pó isso que eu acho que o
4847“disponibilizar” não tem necessidade, já vai estar no País inteiro o S50. Então, será
4848admitido a utilização em veículos da fase P7, é isso que estamos falando. Então,
4849está todo mundo pensando a mesma coisa.

4850

4851

4852**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – A sugestão seria suprimir a
4853disponibilização. Porque o que interessa é a utilização. É isso, não é? Senhoras e
4854senhores Conselheiros têm acordo? Doutor João.

4855

4856

4857**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Eu acho que nós tínhamos que
4858preparar um texto que seja mais elucidativo também para o plenário que essa
4859Resolução vai ser submetida. Muito embora isso esteja claro do ponto de vista
4860técnico, que essa Resolução ANP 32, está falando do S50, eu acho que nós

4861deveríamos colocar depois de “diesel comercial” colocar “diesel comercial (S50)”.
4862Porque fica claro o que estamos falando, pois há uma confusão aí do que vai ser
4863oferecido, se é o S10 ou o S50, do S500. Então, eu acho que nós deixamos essa
4864coisa, quanto mais claro, eu acho que só contribui para nós não termos problemas
4865no plenário mais tarde. Essa é a Resolução, mas você tem certeza que todo mundo
4866do Plenário vai ter essa agilidade na hora de dizer.

4867

4868

4869**O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRÁS)** – Olha, quando nós fizemos a
4870apresentação, nós colocamos o seguinte: nós já estaremos disponibilizando o diesel
4871150 a partir de 2009, nós vamos estar em regiões mais definidas, mas isso vai criar
4872estrutura para que em 2012 permeie esse diesel em várias regiões do Brasil, porque
4873eu já vou ter um base desde 2009, de estrutura de 50 PPM, o que eu nesse parágrafo
4874está falando é que essa disponibilização que vai ser posteriormente planejada,
4875discutida na ANP com MMA e MME, enfim, vamos colocar esse diesel espalhado no
4876Brasil. Isso precisa ser feito, essa grande discussão, esses veículos possam ter essa
4877disponibilização desse produto. Eu acho que esse termo poderia permanecer.
4878Agora, estamos levando tudo isso para as discussões lá no MME e MMA para ter
4879essa disponibilização.

4880

4881

4882**O SR. NÃO IDENTIFICADO** – Só mais um detalhe que é o seguinte, a utilização é
4883para quem vai comprar esse combustível e disponibilização se refere as
4884distribuidoras. Então, esse é o ponto, por isso que têm disponibilização e a
4885utilização, porque está permitindo que se disponibilize o S50 em todo o território
4886nacional, não vai ser na garagem, não é essa a preocupação e que se utilize pelos
4887que comprarem os veículos P7.

4888

4889

4890**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – O nosso argumento aos Conselheiros é só
4891esse. Nós não precisamos admitir o S50. Você está permitindo que disponibilize.

4892

4893

4894**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu acho que estamos esclarecidos. Eu
4895acho que agora tem que ser tratado no âmbito da Câmara. Parece-me que se tiver
4896alguma questão adicional, nós as tratamos nos artigos específicos que se trata do
4897diesel e a minha intenção é manter esse texto original da forma como está e
4898especificarmos as questões de diesel no capítulo de diesel. Tem algum prejuízo aí
4899irreversível? Porque aí nós começamos a organizar, senão vamos tratar tudo no art.
49001º e tem um capítulo específico para cada uma dessas questões. Então, depois de
490130 minutos de discussão, nós vamos manter a redação original. A única coisa que
4902ao invés de “para” tem o “e”.

4903

4904

4905**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Disponibilização, se nós não
4906colocarmos aqui, o problema é o seguinte, isso poderá ser entendido até pelo
4907próprio Ministério Público, como um não cumprimento da Resolução pela Petrobrás.
4908Então, tem que colocar a “disponibilização”.

4909

4910

4911**A SRª. ZILDA MARIA F. VELOSO (IBAMA)** – Ao contrário.

4912

4913

4914 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Porque o contrário? A utilização e a
4915 disponibilização, se nós vamos admitir a utilização de algo que não está disponível.

4916 **A SR^a. ZILDA MARIA F. VELOSO (IBAMA)** – Qual é objeto dessa Resolução 315?
4917 Não é se vai estar disponibilizado ou não. São limites, para atender esses limites,
4918 você vai ter que ter o motor apropriado e o combatível apropriado que tem os órgãos
4919 competentes que vão viabilizar isso. O que a Resolução do CONAMA trata é limites
4920 que deverão ser atendidos em uma determinada data, o que nós estamos falando
4921 aqui, para mim, disponibilização, e eu estava até fazendo um raciocínio errado, o
4922 Rudolf me corrigiu, a disponibilização não é competência nossa regulamentar, a
4923 disponibilização é competência da ANP com a Petrobrás o Ministério das Minas e
4924 Energia, o que eu preciso é que sejam atendidos os limites. Para atender esses
4925 limites eu preciso cobrar de alguém que faça a especificação do combustível e o que
4926 eu estou dizendo aqui é o seguinte, que nesse período eu estou admitindo que o
4927 combustível a ser comercializado atenda a Resolução ANP 32 de 2007. É isso que
4928 eu estou dizendo.

4929

4930

4931 **O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – É o seguinte, na verdade, aqui nós não
4932 estamos abrindo mão da 315, em momento algum, a 315 vai continuar sendo cobrada
4933 da mesma forma. Eu estou discutindo exatamente a P7 aqui. Então, nós temos um
4934 problema específico de poder estar fornecendo em 2012. A Petrobrás está nos
4935 colocando que ela precisa de 1 ano para fazer essa... Os veículos vão estar em
4936 2012 pela ANFAVEA e se precisa de um presídio de transição onde se é possível
4937 termos tanto o S10 quanto o S50 sendo utilizados por esses veículos da P7. Então,
4938 não estou flexibilizando a 315 nesse ponto aqui. A proposta é disponibilizando sim,
4939 porque eu preciso de uma autorização para que as distribuidoras possam colocar
4940 isso dessa forma como está sendo colocada. Esse é o ponto.

4941

4942

4943 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu vou abrir só para mais uma
4944 intervenção da Dr^a. Ana, depois vamos deliberar.

4945

4946

4947 **A SR^a. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – Eu não vejo nenhum problema na
4948 palavra disponibilização e eu acho que sim que ela serve para esclarecer mais. A
4949 competência dos outros órgãos vai estar tratada lá embaixo. E eu não estou vendo
4950 onde fere ou qualquer coisa assim, o risco é não ter. Tendo, não traz nenhum
4951 problema para Resolução.

4952

4953

4954 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – O pessoal está me explicando aqui
4955 questão que não está aparecendo na discussão. Eu acho importante porque não
4956 está claro. O que foi colocado aqui é justamente Dr^a. Ana existe o entendimento de
4957 alguns setores aqui de que não há necessidade da menção do termo de
4958 disponibilização, porque a disponibilização já estava previsto pela 315. Essa
4959 disponibilização teria que estar feita. Então, na medida em que você coloca essa
4960 disponibilização, ela acaba interferindo na 315, esse parágrafo, na realidade, o que
4961 nós precisamos é autorizar a utilização, e não a disponibilização. Porque essa
4962 disponibilização já está autorizada, só que ninguém conseguiu dizer isso aí na
4963 frente, ou pelo menos, eu não entendi. Então, realmente sobre esse prisma, eu acho
4964 que não há necessidade de colocar, disponibilização. Porque o que interessa é a

4965 questão da disponibilização. Porque a disponibilização já está autorizada pela 315 e
4966 nós não vamos querer interferir nessa discussão anterior. É esse o entendimento
4967 que eu consegui ter agora, porque eu não conseguia ter clareza sobre isso. Então,
4968 sobre esse aspecto, a questão que está colocada ali, eu não estou discutindo agora
4969 o mérito, a questão da disponibilização ela já está autorizada e a questão que
4970 aparece que quando nós tratamos disso nessa Resolução, nós estamos interferindo
4971 de uma certa na 315. É essa a questão que está na Mesa, porque eu estava
4972 entendendo que era uma questão de distribuição e não é. O que está colocado aí é
4973 essa interferência que já deveria estar disponível a partir da 315. É essa a
4974 discussão.

4975

4976

4977 **O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – A preocupação maior é a seguinte, vamos
4978 supor que eu... Em que momento nessa Resolução eu estaria falando que não teria
4979 obrigação pela Petrobrás de ter 100% da necessidade de diesel P7 nessa ocasião.
4980 Então, na verdade, esse artigo está entrando para dar essa oportunidade, de ter
4981 esse período de transição, que é onde ele estava, lá nas disposições transitórias,
4982 porque nós percebemos que os veículos vão estar em 2012, mas eu não vou ter a
4983 quantidade de diesel P7 suficiente para atender tudo que entrar a partir de 2012.
4984 Então, nós pedimos a oportunidade, por isso estava no transitório lá em baixo, de ter
4985 um período de 1 ano, onde vai estar convivendo a P7 e a P6 para esses veículos
4986 P7, Euro 5 que estão sendo colocados no mercado. Esse é o ponto, aí por isso a
4987 disponibilização é importante, porque permite que a distribuidora faça esse mix para
4988 até que em 2013 tenha oportunidade de estar atendendo todo o mercado. Eu acho
4989 que se não tiver isso aí nós vamos ficar descobertos e vamos ter esse problema de
4990 novo, porque as interpretações jurídicas podem ver no sentido da obrigação de ter
4991 100% do P7 garantido.

4992

4993

4994 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu queria dar uma encaminhada
4995 nessa discussão. Dr. Botelho, nós entendemos, eu acho que a questão foi
4996 objetivada, essa questão da interferência na discussão da 315, onde já estava
4997 previsto e no meu entendimento essa questão tem que ser tratada no âmbito do
4998 TAC, o que nós vamos tratar aqui, e é até uma questão depois que o pessoal da
4999 jurídica me chamou atenção, que como essa questão está no art.1 ela realmente
5000 deveria voltar para as disposições transitórias. Mas como nós estamos discutindo e
5001 as questões têm a ver, talvez nós discutamos isso aqui e leve para as questões
5002 transitórias, mas o problema não é, eu estava entendendo que era a questão de
5003 distribuição, não é, na realidade, pelo 315 já deveria estar disponível esse (...).
5004 Então, não nos parece dentro do conceito que estamos trabalhando aqui,
5005 recomendável trazer essa discussão para dentro dessa Resolução. Eu vou agora só
5006 perguntar se os nossos Conselheiros estão esclarecidos, porque eu acho que ficou
5007 claro o problema agora.

5008

5009

5010 **A SR^a. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – Eu concordo com o Senhor, de
5011 fato, como já tem a norma de disponibilização e não vai ser alterada já está obrigado
5012 o fornecimento de S50.

5013

5014

5015 **O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – Mas em que momento eu permito a
5016 utilização por parte do fornecimento. O meu problema é fornecimento, pela

5017distribuidora. Em que momento eu permito que a Petrobrás faça esse mix entre a
5018S50 e S10. Em que momento eu estou permitindo isso, a partir do momento em que
5019tiro essa disponibilidade daqui. Então, esse é o ponto porque a minha preocupação
5020maior é a seguinte: quando eu chegar lá em 2012, eu teria uma obrigação de estar
5021fornecendo 100% do S10 para atender 100% dos veículos pesados que vão estar
5022sendo colocados, que transitoriamente se permita que as distribuidoras coloquem e
5023façam esse mix. E isso, não é a 315 que vai tratar disso. A 315, até esse época,
5024espero que vai estar com o seu problema solucionada. Esse é o ponto de
5025sensibilidade que precisa ter, por isso que está esse problema da disponibilização.
5026Porque é uma autorização para que se conviva no atendimento da P7 nessa
5027ocasião, nesse período de 2012 e se tirar a parte de disponibilização não vai ficar
5028abrangido, com certeza ou também seria possível, segundo as sugestões que estão
5029dando aqui.

5030

5031

5032**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu vou fazer uma sugestão, até
5033porque eu acho que é uma questão importante e que estamos amadurecendo, não
5034sei se vocês vão concordar. Retornar essas disposições transitórias e nós
5035resolvermos isso um pouco adiante. Pode ser? Porque aí nós vamos para a tabela
5036agora. Eu só pediria que nas disposições transitórias nós já tivéssemos uma
5037redação consensuada e alternativa, porque senão nós acabamos perdendo muito
5038tempo. Vamos para a tabela. Bom, em relação à tabela original só o seguinte, só
5039para confirmar aqui Dr. Botelho, essa questão da homologação ela foi retirada. Ela
5040deve entrar em algum, mas nesse momento aqui ela foi retirada. Essa questão da
5041Vidágua passa lá para a discussão retrofídeo no art. 12. Em relação à tabela, tem
5042uma proposta do MME de retirar a coluna do diesel. Pelo que eu vi na nova tabela, o
5043diesel já saiu fora.

5044

5045

5046**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Nós gostaríamos de fazer uma
5047proposta sobre a ANFAVEA nessa tabela. Eu pediria ao Henry que encaminhasse
5048essa proposta, por favor, porque parece que nessas coisas que serão analisadas aí
5049há dois aspectos que precisariam de uma pequena correção.

5050

5051

5052**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu só queria fazer a seguinte
5053contextualização, porque nós temos uma tabela básica e nós temos a tabela do
5054MMA e IBAMA, proposições vão ser em relação à tabela base. É isso.

5055

5056

5057**O SR. HENRY JOSEPH JR. (ANFAVEA)** – Nós concordamos com a tabela
5058proposta aqui, sem dúvida é isso mesmo, os comentários que nós fazemos em
5059relação a tabela é: o primeiro coincide com o do MME, que isso aqui é um valor de
5060especificação do combustível, não tem sentido estar em uma tabela que trata de
5061limites de exaustão de escapamento. Então, nós sugerimos que essa coluna seja
5062retirada. Quanto ao limite proposto de amônia de NH3, a proposta apresentada era
5063de que 10PPM de amônia, tanto para um ensaio como para o outro. Nós não
5064conhecemos esse valor 10 PPM e fomos procurar esse valor e, na realidade, esse
5065valor na Euro 5 Européia ele é dado como valor de 25PPMs e não como valor
5066máximo, mas como valor médio. Então, sugerimos para que fiquemos exatamente
5067em linha com aquilo que é o Euro 5, com aquilo que é aprovado na Europa e
5068também para que possamos fazer o desenvolvimento de tecnologia adequadamente

5069sugerimos que esse valor de 10 PPM máximo, passe a ser um valor de 25 PPM
5070médio. Eu gostaria de ver se o pessoal do Meio Ambiente concorda.

5071

5072**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Na realidade esses dois destaques já
5073estavam. Tinha o destaque da CNT em relação à amônia, não tinha claro, feito
5074objetivamente essa proposta dos 25PPM médio e também essa retirada da tabela
5075do padrão do diesel ali o conteúdo de enxofre.

5076

5077

5078**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Realmente eles têm razão no sentido de que
5079é uma tabela de emissões e nós estamos falando aqui de uma característica do
5080diesel. Nós também concordamos que saia daqui, mas que conste em algum outro
5081lugar do texto que nós estamos falando de uma fase P7 com o diesel 10PPM, já que
5082isso foi parte do acordo do Ministro com a Petrobrás com ANFAVEA e com todos os
5083demais agentes. O Ministro foi muito firme que ele faz questão que conste que o
5084diesel é o diesel de 10 PPM, porque mesmo em outros veículos que venham usar
5085esse novo diesel que não venham a atender essas emissões, porque são de fases
5086anteriores o ganho é grande quando se há o diesel de 10PPM. Então, concordamos
5087que sai daqui, mas talvez lá nos capítulos que falem das especificações que conste
5088que essa fase terá esse diesel. Mas é interessante que fique no *caput* de algum dos
5089artigos. Vamos estudar que lá no capítulo que fala da especificação das
5090características do diesel novo. Agora em relação à amônia eu prefiro que os nossos
5091colegas da CETESB complementem.

5092

5093

5094**O SR. RENATO LINK (CETESB)** – Quanto aos valores de amônia, realmente
5095concordamos que seja 25PPM em média em qualquer ciclo de ensaio conforme esta
5096na diretiva européia. Realmente esse valor de 10 houve um engano, seria a nova
5097proposta européia em continuação, seria um P8.

5098

5099

5100**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Então, nós concordamos com o 25, e
5101mantém-no sim na tabela para amônia.

5102

5103

5104**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então, senhoras e senhores
5105Conselheiros há uma concordância entre MMA, CNT e ANFAVEA que se retira
5106dessa tabela e mais adiante se recupera na discussão nos teores de enxofre na
5107parte relativa às especificações do diesel. E na parte de NH₃ se coloca o valor
5108médio, PPM. É isso aí? Então, podemos aprovar essa nova tabela? Temos acordo
5109com essa nova tabela. Com isso concluímos o art. 1º? Está vencida. Porque já foi
5110contemplada, eu entendi que não é exclusão, no caso a proposta é que se fizesse
5111adequação aos teores médios de 25 miligramas por PPM. Então, se retira essa parte
5112aí. Foi aprovada a proposta da CNT e ANFAVEA. Certo?

5113

5114

5115**A SR^a. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Na realidade a
5116primeira nota vai sair. A primeira nota relativa ao teor de enxofre do diesel, nós
5117cortamos a coluna, então ela vai sair e o resto vai ter que ser renumerado.

5118

5119

5120 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – É o seguinte: a tabela é a mesma, o
5121 que estamos fazendo aqui é simplesmente a retirada da coluna que define a
5122 quantidade de enxofre do diesel, é isso que esta sendo feito. Essa é a proposta da
5123 ANFAVEA, CNT. Certo. E na segunda tabela se fez a adequação dos valores
5124 médios de amônia, então tem que se adequar agora só aqui, porque deve ter
5125 pegado a numeração de cima. Então, ela vai fazer a adequação... É 1 a 4. É que, na
5126 realidade, ele vai ter que...

5127

5128

5129 **A SR^a. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Depois
5130 arruma. A nota 1 não existe mais, a coluna saiu.

5131

5132

5133 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Vamos fazer agora, porque sempre dá
5134 confusão em tabela. Depois da Resolução de águas subterrâneas essa aqui está
5135 fácil. Tem que fazer a adequação ali. Vamos numerar, por favor. O NH3 é o 3 agora.
5136 Está correto CETESB? Sim. Então, vamos avançar. MMA, CETESB, IBAMA, me
5137 parece que essa discussão esta vencida, não é. O diesel terá que estar disponível
5138 pelo menos a partir de 2013, não é. Acho que aí já está vencido. Retira-se então.
5139 Retirado, não muda nada porque depois vai ter a adequação no plano de
5140 distribuição. Vamos avançar. Senhoras e senhores Conselheiros é isso aí? Qual é
5141 próximo ponto? Bom agora nós temos § 2º, por favor, a CNT poderia apresentar a
5142 proposta?

5143

5144

5145 **SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – O § 2º ficaria: “Para efeito de
5146 homologação, a garantia de durabilidade de emissões deverá atender ao disposto
5147 no art.16...”. Já está aí. Desculpe.

5148

5149

5150 **SR. HENRY JOSEPH JR. (ANFAVEA)** – Posso dá uma sugestão, o original está:
5151 “Para efeito de homologação, a garantia de durabilidade de emissões é de 500.000
5152 km ou 7 anos para os veículos com peso bruto total acima 16 toneladas”. Perfeito,
5153 isso é o que está na Euro 5, nós não (...) fazer isso. Acontece que para rodar esse
5154 ensaio de durabilidade de 500.000 km, o ensaio é rodado com combustível
5155 comercial, ou seja, eu tenho que comprovar que o veículo em condições de uso em
5156 campo, ele atente os 500.000 km de durabilidade de emissões, o que é durabilidade
5157 de emissões? Eu comprovo que durante 500.000 km o veículo continua atendendo
5158 os limites de emissões para o qual ele foi homologado. Então, eu tenho que rodar
5159 um teste comprovando ou em dinamômetro ou teste simulado, existem testes de
5160 procedimentos simulados e como isso é feito para poder fazer mais rápido. Mas
5161 enfim, eu tenho que rodar um teste utilizando combustível comercial para comprovar
5162 que o veículo atende aos 500.000 km com durabilidade de emissões. Acontece que
5163 nós estamos começando um programa onde que o diesel comercial ele será não
5164 será um diesel de 10PPM, ele será um diesel de 50 PPM que é o que nós
5165 concordamos, que no primeiro momento isso possa até ser utilizados para que nós
5166 possamos começar esse programa em 2012, como esta sendo colocado, foi pedido
5167 pelo Ministro, e nós estamos concordando em atender a Euro 5 em 2012. Só que eu
5168 2012, eu atender 500.000 km com diesel comercial, não existe diesel comercial
5169 adequado que me permita rodar 500.000 km para poder atender essa durabilidade.
5170 Qual é a nossa proposta? A nossa proposta é que o programa comece com o
5171 mesmo limite de durabilidade já hoje existente, que é de 160.000 km que é o que

5172consta na 315 e 3 anos após a entrada em vigência, passamos a atender com os
5173500.000 km. Porquê 3 anos? Nós estamos imaginando que será o tempo necessário
5174para que o diesel comercial S10 esteja disponível no mercado e então possamos
5175implantar os testes de durabilidades com o diesel comercial em condições
5176comerciais para comprovar essa durabilidade de 500.000 km. É essa nossa
5177proposta.

5178

5179

5180**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Vamos ouvir primeiro o MMA, antes de
5181abrir a palavra para os Conselheiros. CETESB, por favor.

5182

5183

5184**O SR. RENATO LINK (CETESB)** – Realmente a exigência de 500.000 km é uma
5185exigência nova e é uma exigência bastante rígida em relação ao o que a área quer
5186de 60.000 km. Ela faz sentido porque senão inutilizaria todo o sistema de controle.
5187Agora nós também consideramos que a indústria realize testes também com S50,
5188não esquecer que a tecnologia do P6 é a mesma do P7. A uma coisa que muda são
5189os limites de NOX de uma em relação à outra. Então, nós entendemos que há uma
5190certa maturidade. Concordamos com a prorrogação, mas nós achamos 3 anos muito
5191longo, em testes que são efetuados de bancada. Então, como uma nova adaptação
5192de 50 para 10, nós concordaríamos com 1 ano.

5193

5194

5195**O SR. HENRY JOSEPH JR. (ANFAVEA)** – Eu só queria lembrar ao Dr. Renato link,
5196ou seja, nós não estamos adquirindo essa experiência com a fase P6 que nos
5197permitiria ir para a fase P7 com essa segurança que você está nos pedindo. Nós
5198estamos falando de uma tecnologia que vai ser totalmente nova, nós estamos indo
5199pulando de uma fase Euro3 para uma fase Euro 5, sem acumular experiência da
5200fase Euro4, pelo menos é essa nossa situação no momento. Eu me sinto altamente
5201inseguro em conseguir-me comprometer que em 1 ano após a entrada dessa fase,
5202eu consiga dar garantia de durabilidade de 500.000 km em emissões. Eu
5203infelizmente não tenho condições, hoje, conseguir dizer que vou conseguir fazer
5204isso.

5205

5206

5207**O SR. RENATO LINK (CETESB)** – Veja Henry, nós estamos praticamente em 2009
5208e para nós a Resolução 315 existe, para nós a tecnologia mesmo que não exista o
5209produto, a tecnologia, o desenvolvimento do motor por parte das engenharias, nós
5210acreditamos que existe e que esteja relativamente maduro. Então, volto a insistir no
5211prazo de 1 ano. O desenvolvimento está escrito desde a Resolução 315 que as
5212montadoras e todo mundo envolvido podem importar livremente o combatível.
5213Parece que ontem foi feita uma afirmação da Petrobrás também nesse sentido, que
5214o combatível para desenvolvimento pode ser importado há qualquer momento e há
5215muito tempo já podia ser importado.

5216

5217

5218**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Gostaria de intervir nisso e lembrar
5219que nós acabamos de discutir um ponto em que o combatível S10 só estaria
5220distribuído, disponibilizado e utilizado 1 ano depois da entrada em vigor do P7.
5221Evidentemente toda essa frota que foi preparada para o S10 para o P7 ela vai rodar
52221 ano com o compatível com o S50, tecnologia até aproximada, tecnologia razoável,
5223mas existirão certamente alguns problemas operacionais nesses veículos

5224principalmente depois de um determinado tempo contra a emissão, quanto a
5225assegurar que essa emissão possa durar 5 anos. Então, eu acho que esse
5226interregno de 1 ano que está sendo mencionado, não é realista, esse interregno ao
5227posto 3 anos está levando em conta que o usuário só terá o S10 1 ano depois da
5228entrada em vigor do P7. Isso se nós já concordamos, nós admitimos que a entrada
5229do S10 é 1 ano depois, nós temos que compatibilizar essa situação. Eu acho que a
5230coisa é razoável.

5231

5232

5233**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – E concordando com o Conselheiro a própria
5234CETESB, já fez essa afirmação que seria razoável atrasar em 1 ano o que se exige
5235aqui como garantia.

5236

5237

5238**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Como é que nós vamos atrasar em 1
5239ano o início de uma coisa que não se tem? Você só vai poder ter a partir daí...
5240Houve uma frota toda, nós estamos falando de segurança de uma frota que já rodou
5241com o S50 ao invés de rodar com o S10. Como vamos garantir que todos os
5242mecanismos de controle serão capazes de absorver essa diferença?

5243

5244

5245**A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Eu queria só esclarecer uma dúvida. Eu
5246queria confirmar a questão: “espera-se que em janeiro de 2013 o S10 já esteja
5247distribuído territorialmente pelo Brasil”. É isso? Agora 1 ano antes ele não estará
5248territorialmente distribuído pelo País, mas já estará em linha de produção que
5249permite início de testes...

5250

5251

5252**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Sim senhora, mas nós não estamos
5253falando de testes, estamos falando de frota que já vai existir durante esse ano nós
5254vamos ter veículos que são P7 e que vão ser abastecidos com S50 ao invés de S10.
5255Nós estaríamos forçando a indústria a garantir que em um período de 7 anos depois
5256disso, apesar desse problema de controle, porque foi forçado todo sistema de
5257controle exaustão, fora do padrão de combustível e nós vamos dizer que 7 anos
5258depois, tudo aquilo, não aconteceu dano nenhum, toda essa coisa será absorvida
5259pelo fabricante. É isso que nós queremos? Ou nós queremos transformar, a
5260extensão é para a garantia de 5 anos, reparem uma coisa, nós não estamos dizendo
5261em nenhum momento, essa redação que foi proposta para 7 anos, são 3 anos após
5262a vigência a remissão passará para 500.000 km, está se propondo uma margem
5263menor, porque justamente ocorrerão problemas de manutenção no controle de
5264emissão desses equipamento que entrarem no primeiro ano. E esses equipamento
5265daí precisam de uma coisa. Outra coisa: até que ponto vai estar disponível em todo
5266o território nacional. Pleno abastecimento? Nós que vivemos aqui no passado
5267recente o problema da distribuição de gás veicular, onde existiam nas cidades e nós
5268vamos viver um sistema com esses novos combustíveis dieseis, muito próximo
5269daquilo que foi nossa vivência com o gás veicular. Vão existir em alguns pontos da
5270estrada, pontos de abastecimentos com esse tipo combustível, essa fase inicial
5271exige que haja uma certa adaptação. Nós não estamos em nenhum momento
5272fugindo a cumprimento da nossa Resolução e nem da 315. A única coisa que nós
5273estamos estabelecendo é que os veículos nessa nova fase entendendo os
5274problemas que existem de fabricação e disponibilização desse combustível, exista
5275uma forma de adaptação. Se não nós vamos estar jogando para baixo do tapete. A

5276única coisa que vai acontecer, tudo bem vai se produzir isso? Vai. Qual vai ser o
5277custo? Vai ser mais caro. De algum lugar esse custo vai ter retirado.

5278

5279

5280**SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Nós temos duas questões que estão
5281se misturando. Uma questão, aí me esclareçam também, é o problema daqueles
5282caminhões que já no primeiro ano 2012 vão usar o S50, tudo bem. Agora o S10 ele
5283vai estar disponível para o desenvolvimento comercial. Tudo bem. Mas...

5284

5285

5286**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Vai ter que rodar o equivalente a
5287500.000 km, mesmo em laboratório, você tem um determinado intervalo de tempo,
5288você não consegue simular tudo isso em um prazo tão curto e tomar as medidas. O
5289problema é você tomar as medidas corretivas para que você possa garantir essa
5290qualidade. Eu gostaria de perguntar a Petrobrás e a ANFAVEA também sobre a
5291questão.

5292

5293

5294**A SRª. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** - O João Emílio argumento que o fato do
5295combustível não estar disponível no âmbito nacional que isso também afetaria a
5296questão da homologação. Não da homologação dos testes.

5297

5298

5299**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Nós estamos falando de afetar os
5300testes. O problema é seguinte, vai afetar a frota. Primeiro que você vai ter que fazer
5301um teste de durabilidade com o comercial, não com o estabelecido.

5302

5303

5304**A SRª. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Mas o comercial vai começar a ser
5305disponibilizado em 2012, não no âmbito do território como um todo. A previsão que
5306ele seja distribuído. Então ele vai existir comercialmente...

5307

5308

5309 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** - O S10 só em 2013. Então, nós só
5310vamos ter 2012 o S50. Então, o comercial...

5311

5312

5313**A SRª. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Estamos
5314fazendo confusão com a palavra comercial. A questão é, o S10 ele vai existir no
5315início de 2012, não territorialmente distribuído, mas vai existir que viabilize testes.
5316Agora comercialmente amplamente distribuído território nacional só 2013.

5317

5318

5319**A SRª. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Mas de qualquer forma, o problema que
5320a Senhora apresentou foi da quilometragem de logo em um primeiro ano ter 500.000
5321km para fazer a garantia da durabilidade das emissões. Na proposta original, se fala:
5322“para efeito de homologação a garantia de durabilidade de emissões é de 500.000
5323km ou 7 anos para cada veículo com PPD acima de 16 toneladas. Uma sugestão, de
5324repente se o problema é conseguir alcançar essa quilometragem nesse teste inicial,
5325é fazermos um cronograma dos testes, mas que no final de 3 anos, esse teste seja
5326de 500.000 km. Só que nós tenhamos testes, desde o início, mas maiores do que a
5327Resolução 315.

5328

5329

5330 O SR. HENRY JOSEPF JR. (ANFAVEA) – Evidente. Só para esclarecer a pergunta.
5331 O que ela está colocando. Nós não estamos nos negando a fazer isso, nós faremos
5332 isso. Acontece que eu só conseguirei começar a rodar testes durante 2012, ou seja,
5333 qualquer que for o teste, eu vou estar fazendo antes disso o comercial de S50, não é
5334 mais o de S10. O S10 começa a ser disponibilizado em 2012, ainda que em
5335 pequena quantidade, mas começaria. Você tem razão. Só que eu vou ter que
5336 começar a rodar teste e o teste pode não dar certo. Eu tenho que desenvolver
5337 motores, eu vou continuar meu trabalho de desenvolvimento, durante esse período.
5338 O que nós estamos propondo? Não é que não estou dando garantia nenhuma, eu
5339 estou mantendo a mesma garantia que já existe de 160.000 km e estou pedindo:
5340 “me dê 3 anos.” Durante esses 3 anos vou estar fazendo os trabalhos de
5341 desenvolvimento para que ao final dos 3 anos, eu faça a homologação com os
5342 2500.000km. Fazer um cronograma de ensaio, é um cronograma de
5343 desenvolvimento, eu não sei em que momento estarei fazendo a “coisa”, eu não sei
5344 em que momento estarei certo. Aliás o que tentamos fazer é homologar isso o mais
5345 rápido possível, porque são testes caros que fazemos.

5346

5347

5348 A SRª. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA) – A proposta que fiz, não é de ter a mesma
5349 quilometragem do art. 16 da Resolução 315. é para já ser superior, porque se o
5350 Ministério do Meio Ambiente colocou essa proposta dos 500.000 tem um motivo.
5351 Então, eu acredito que tenha que ser superior ao art.16 no meu entendimento o
5352 cronograma seria 300, 400, 500. Alguma coisa assim.

5353

5354

5355 O SR. HENRY JOSEPF JR. (ANFAVEA) – Para te garantir os 400, para mim é o
5356 mesmo que garantir os 500, eu não sei o que vou conseguir. Na hora de agir no
5357 motor para concertar o que não deu certo, eu posso estar trabalhando tanto para
5358 400, quanto para 500. É isso que estou querendo dizer, não existe um cronograma
5359 de aumento da “coisa”.

5360

5361

5362 O SR. ANDRÉ (PETROBRÁS) – É só para esclarecer a Conselheira que havia
5363 perguntado sobre o diesel. A questão do diesel 10PPM, é o diesel que nós
5364 enxergamos necessário para o desenvolvimento e para os testes de homologação,
5365 esse começa a ser disponibilizado a partir de janeiro de 2009. Não é com esse que
5366 você faz durabilidade, aí é que é a diferença. Para fazer durabilidade precisa do
5367 diesel que vai estar comercialmente no mercado, que esse que estamos nos
5368 comprometendo em colocar a partir de 2013 e por isso que pediu aquele efeito, que
5369 durante 2012 esses veículos utilizem o diesel de 50PPM. O que se conseguir
5370 antecipar de 2013, para 2012, a Petrobrás já vai estar colocando no mercado sim,
5371 com 10PPM, mas o que enxergamos hoje é a entrada do diesel 50PPM
5372 comercialmente a partir de 2013. É exatamente por isso que tem aquele quadro...

5373

5374

5375 A SRª. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades) -
5376 Comercialmente entende-se todo território nacional.

5377

5378

5379 **O SR. ANDRÉ (PETROBRÁS)** – Desculpe. 2012 que fica o de 50PPM. A partir de 5380 2013 entra o 10PPM, comercialmente no território nacional, para esses veículos 5381 novos, de uma forma de distribuição que vai ser ainda de objeto de definição e 5382 discussão pela ANP.

5383

5384 **A SR^a. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Até agora 5385 então, tinha sido dito pela Petrobrás que já no início de 2013 esse S10 estaria 5386 disponível a especificação do comercial, embora sem a escala do comercial. Ele já 5387 estaria disponível para teste, no início de 2012.

5388

5389

5390 **O SR. ANDRÉ (PETROBRÁS)** – Para teste está até antes. Para teste esta 5391 disponível até 2009. Agora comercialmente não.

5392

5393

5394 **A SR^a. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Teste de 5395 durabilidade que tem que ser a partir de 2012, embora não em escala comercial, 5396 mas já na especificação idêntica que possibilite teste de durabilidade.

5397

5398

5399 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Nós temos um problema que é a 5400 questão aqui. Nós temos duas posições, uma que apresentou a CETESB, e a nossa 5401 preocupação seria 1 ano após 2012. Porque a 2012 entra em vigência, teria 1 ano 5402 para fazer o teste, entraria em 2014, que é essa a homologação, se eu entendi é 5403 isso, seria esse 1 ano de teste. É isso? 1 ano e meio. Ou tem essa posição da 5404 ANFAVEA no sentido de que seria necessário 3 anos a partir de 2012. Seria no 5405 início de 2016, essa homologação seria...

5406

5407

5408 **O SR. HENRY JOSEPF JR. (ANFAVEA)** – Para homologação dos produtos para 5409 2015 ela já seria atendida com 500.000 km.

5410

5411

5412 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Para 2015 já seria. Então, aqueles 5413 produtos que saíram a partir de 1º de janeiro de 2015, já estariam de acordo com os 5414 500.000 km. Eu estava entendendo que era 2016.

5415

5416

5417 **O SR. HENRY JOSEPF JR. (ANFAVEA)** – Não. Nós estamos pedindo 3 anos. Ao 5418 invés de ser para os produtos de 2012, seria para os produtos 2015, a partir de 1º de 5419 janeiro de 2015 os produtos já estariam... Aliás, até antes porque nós lançamos os 5420 produtos no segundo semestre do ano anterior.

5421

5422

5423 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Para mim foi importante o 5424 esclarecimento. Eu não sei se a Dr^a. Ivy gostaria de falar. Vamos aguardar um 5425 pouco.

5426

5427

5428 **A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Eu fui pedir um esclarecimento para a 5429 CETESB em relação à proposta apresentada pela CNT, se isso atende o controle da 5430 poluição. E no primeiro momento nós estamos flexibilizando, na verdade, a proposta

5431original, mas se houve o atendimento, dessa questão em 3 anos como está sendo
5432proposto e sejam feitos os testes como hoje se pedi de acordo com a Resolução
5433315, nós teríamos esse controle. Então, seria possível essa negociação.

5434

5435

5436**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – A Dr^a. Conselheira Ivy então
5437encaminhou dentro desse entendimento, a partir de consulta feita com CETESB de
5438que não haveria manutenção durante esse período dos padrões de emissão e que a
5439sugestão é que seja acatada a proposta da CNT. Então, aprovada a proposta da
5440CNT. Tem uma proposta aqui do § 4º. Eu vou tentar conduzir a reunião até por volta
5441de 12h45min. Tenho a permissão das senhoras e senhores Conselheiros depois
5442tentamos retornar as 14h00min. Vamos aproveitar para nós avançarmos um pouco.
5443A proposta do MMA IBAM: “A partir da data de implantação da fase de teste, toda
5444posição anual por fabricante e importador deverá atender aos limites da tabela
5445anterior.” Tem sentido? Esse § 4º aí. Está contemplado? O MMA retira. Art. 2º, nós
5446temos uma proposta de inclusão da obrigatoriedade de incorporação de dispositivos
5447é a única diferença entre a proposta original do art. 2º. Senhoras e senhores
5448Conselheiros aprovado. Então, passamos ao art. 3º. Aqui nós temos nesse art. 3º
5449muitas proposta que são até de certa forma convergentes. Eu não sei se algum dos
5450nossos Conselheiros já fez algum exercício de compatibilização. Eu fiz um contato
5451com o Ministério do Meio Ambiente, ele fez um certo esforço aqui de tentar uma
5452compatibilização que não há muita discordância, mas uma questão de acharmos
5453uma certa convergência nesse processo da estruturação da CAP e da própria
5454previsão de Grupo de Trabalho para tratar dessa questão. Só uma questão anterior
5455aqui do art. 3º que é mais uma recomendação que se for o caso, é um comentário
5456do MMA, eu sugiro que esse comentário passe para o final ou de moção ou no
5457sentido... É o inciso III da Resolução. Acho que nós temos aqui do MMA, porque eu
5458gostaria que o MMA fizesse o comentário, o porquê ele esta recomendado. Eu só
5459pediria inicialmente só para o MMA tentar fazer uma pequena proposta de
5460convergência se for possível.

5461

5462

5463**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Presidente, eu posso comentar um pouco?
5464Nós nos deparamos ontem com uma quantidade muito grande de sugestões
5465envolvendo Grupo de Trabalho e a CAP, Comissão de Acompanhamento do
5466PROCONVE. Eu acho que seria uma proposta bastante simples, já que isso nem é o
5467cerne do que nós estamos discutindo, isso poderia ser nas disposições transitórias.
5468Primeiro contemplando que a Conselheira Ivy também pediu, que a Câmara Técnica
5469convocará em 30 dias um GT para propor a fase L6 do PROCONVE. Eu acho que
5470isso já seria algo que foi combinado ontem nessa área de Grupo de Trabalho.
5471Segundo lugar que Câmara Técnica também convocará em 30 dias um GT para
5472definir as diretrizes e conteúdo mínimo sobre o plano de distribuição de produção
5473citado no art. 10, que também nós não temos parâmetros para esse plano. Terceiro
5474o que Ministério do Meio Ambiente encaminharia a Câmara Técnica em 30 dias que
5475fosse, uma proposta de reformulação da Comissão de acompanhamento e avaliação
5476do PROCONVE. Eu acho que se nós tivéssemos esses 3 artigos bem simples, bem
5477objetivos nós conseguiríamos contemplar essa enorme quantidade de proposta que
5478houve nesse sentido de Grupos de Trabalho e de da Comissão de
5479acompanhamento.

5480

5481

5482 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu gostaria de ouvir da CNT e da
5483 Conselheira Ivy que tem propostas e eu acho que o próprio Ministério Público
5484 Federal, sobre essa abordagem que o Ministério está trazendo. Nós poderemos
5485 fazer isso de outra forma também. Nós podemos pegar como base uma das
5486 propostas e tentar nessa proposta incorporar esses questionamentos nessas
5487 questões que o Doutor Rudolf está trazendo aqui. Eu estou dizendo assim, para
5488 mais facilidade no nosso trabalho, porque poderíamos, por exemplo, pegar talvez a
5489 proposta da Conselheira Ivy e tentar fazer essas inserções na proposta dela. Eu
5490 estou pensando porque é a mais ampla, o pessoal até havia feito um comentário
5491 sobre isso. Temos aqui 3 propostas, fica difícil trabalhar com 3 propostas sobre o
5492 mesmo tema, talvez seja melhor escolhermos 1 e fazer a adequação necessária ou
5493 pegamos a base e o texto original.

5494

5495

5496 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Eu acho que você vai gostar do que
5497 vamos dizer, nós apoiamos integralmente a sua proposta com um pequeno, senão,
5498 só a inclusão entre a composição do CAP do setor produtivo das entidades
5499 empresariais.

5500

5501 **A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Quando fala “todos os segmentos
5502 representados no CONAMA.” A CNT, esta representada no CONAMA.

5503

5504

5505 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Tudo bem, então você desculpe.
5506 Essas alturas... Então *ipsis verbis*...

5507

5508

5509 **A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Só que também acho que podemos
5510 discutir isso, depois em bastidores para voltar essa discussão, porque até ontem eu
5511 não tinha a Resolução 18 em mãos e agora conversando também com o Cláudio
5512 Alonso, essa Comissão ela não está vinculada as discussões que temos feito. A
5513 própria Câmara Técnica de Controle Ambiental, então seria interessante de repente
5514 vincularmos, porque senão vamos estar com dois espaços diferentes discutindo as
5515 mesmas coisas. Porque se para ela se tornar uma resolução, ela tem que passar
5516 aqui pelos tramites do CONAMA, não faz sentido termos uma Comissão discutindo
5517 uma coisa, depois vem para uma Câmara. Então tentar de uma forma aí no texto
5518 agregar as discussões da Câmara Técnica e da Comissão. Não sei se fui clara.

5519

5520

5521 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – A minha sugestão, é que agora no
5522 almoço nós tentemos fazer uma composição dessa redação e no início da retomada
5523 do trabalho a tarde nós já viemos com uma redação mais consensuada. Na
5524 realidade o que estamos discutindo aqui nem é diferença de mérito, mas qual o
5525 modelo que vamos trabalhar. Então eu acho que em 15, 20 minutos nós definimos
5526 esse modelo e retorna a esse ponto imediatamente ao restabelecer a sessão da
5527 tarde. Pode ser assim? Então vamos para o art.4º. Vamos tentar trabalhar mais uns
5528 30 minutos ainda. E aí retomamos essa questão no início da tarde e tenta fechar
5529 uma proposta. No art.4º tem uma proposta da CNT de exclusão completa do art. 4º.
5530 Por favor, Dr. João.

5531

5532

5533 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Desculpem, mas tem hora que as
5534 coisas me escapam. Por favor, “meu porta voz oficial”.

5535

5536

5537 **O SR. HENRY JOSEPF JR. (ANFAVEA)** – A nossa idéia original era de que esse
5538 levantamento de valores típicos como está proposto aqui, não sei se os
5539 Conselheiros já tiveram oportunidade de ler com mais detalhes, o que esta sendo
5540 pedido aqui é que 1º de janeiro de 2010, seja apresentado relatório de valores
5541 típicos de emissões de dióxido de carbono e de aldeídos totais, bem como do
5542 consumo específico de combustível nos ensaios. O que nós analisamos no primeiro
5543 momento é que primeiro quando se pedi relatório de valores típicos é para começar
5544 ter uma idéia de qual é o nível de emissão ou de consumo de um determinado motor
5545 para que em um segundo momento tomar uma decisão se é necessário ou se não é
5546 necessário limitar e se for limitar qual seria o limite que se deveria trabalhar.
5547 Acontece que até 1º de janeiro de 2010, nós ainda não estamos fazendo nenhuma
5548 Euro 5, ou seja, a proposta da Euro 5 começa em janeiro de 2012. Ou seja, até 1º de
5549 janeiro de 2010, esse levantamento de valores típicos que esta sendo solicitado
5550 aqui, na verdade nos remete a uma situação que até agora está meio confusa. Eu
5551 não sei se vai ser em cima de motores Euro3 ou em 2010 com certeza é Euro3, mas
5552 não sei se é a nível de medida judicial ou o que vai ser. Mas com certeza não será
5553 com motor da Euro 5. Então, a nossa proposta é de que não tinha sentido fazer esse
5554 tipo de levantamento para esse tipo de motorização, entretanto, eu estive
5555 conversando com as pessoas do MMA e eles entendem que seria interessante ter
5556 um levantamento desse tipo, mas a idéia, a expectativa deles também seria em cima
5557 dos valores da Euro 5. Estou reformulando, ao invés de retirar o parágrafo, seria
5558 adaptar o parágrafo para que esse levantamento, ocorra a partir da entrada da Euro
5559 5 ou da fase P7 que seria então, durante o ano de 2012 e aí para que se dê um
5560 prazo máximo para apresentar esses relatórios como esta sendo solicitado, a idéia
5561 seria alterar isso para até 31 dezembro de 2012, ou seja, durante o primeiro ano,
5562 seria apresentado o relatório de valores típicos das emissões de dióxido de carbono
5563 e aldeídos totais e consumo de combustível medido nesse ciclo. É isso que seria a
5564 alteração proposta.

5565

5566

5567 **O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Também concordando aqui com o ele só
5568 faltou apresentar a quem. Deve apresentar ao IBAMA até a data nova que foi
5569 acordada.

5570

5571

5572 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Poderia explicar. A concordância? O
5573 mérito é esse mesmo?

5574

5575

5576 **O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Isso. E aí tem uma mudança no § 2º.
5577 Realmente os estudos feitos fora e inclusive feitos aqui no Brasil, indicam que os
5578 motores diesel, os veículos diesel produzem aldeídos, antes de fixar qualquer limite
5579 que já está fixado para os automóveis há muitos anos, nós iniciamos uma fase de
5580 valores típicos. Agora, é patente que isso não é uma medição normal, medir
5581 aldeídos em motores diesel pesados, não é uma medição normal, exige a adaptação
5582 de procedimento que, inclusive há uma modificação no § 2º quanto a isso também e
5583 provavelmente vai ter que ter a adaptação e equipamentos assim por diante. Então,
5584 nós entendemos que realmente a data conforme proposta pela ANFAVEA é isso,

5585 para que nós não comprometemos em absolutamente essa Resolução. Interessa-
5586 nos saber depois na última fase P6 seria interessante, mas a P7 muito mais
5587 interessante ainda, porque os aldeídos podem formar a partir da utilização desse
5588 dispositivo pós-tratamento. Então, para nós é interessante a partir de P7 e a data
5589 estamos de acordo e no parágrafo existe uma observação que nós damos até 31 de
5590 dezembro de 2010 para que nós fixemos um procedimento, assim eu diria, um prazo
5591 de 2 anos para se adaptar ao laboratório, adaptar tudo a isso. Nesse ponto
5592 concordamos.

5593

5594

5595 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Existe uma proposta já? Por favor.

5596

5597

5598 **SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – No § 2º, por favor, mantêm até “conforme.”
5599 Então: “As emissões de aldeídos totais (CHO) devem ser medidas conforme
5600 procedimento a ser determinado pelo IBAMA até 31/12/2010”. Aí jogamos para 2010
5601 a especificação da apresentação dos dados.

5602

5603

5604 **SR. SENHOR NÃO IDENTIFICADO** – O IBAMA que vai até essa data especificar
5605 o que vai ser pedido.

5606

5607

5608 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Senhoras e senhores Conselheiros
5609 estão esclarecidos? Como ficou: “As emissões de aldeídos devem ser emitidas...”
5610 Então no art.4º se definiu que vai se apresentar ao IBAMA até o dia 31/12/2012, um
5611 relatório de valores típicos em função de não ter disponível o combustível para fazer
5612 os testes. Também acertou o relatório sobre aldeídos, é isso?

5613

5614

5615 **SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Isso mantêm o §1º que está
5616 explicando o *caput*, e no §2º...

5617

5618

5619 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Aprova se a proposta do MMA onde se
5620 define que a questão dos aldeídos totais, as emissões devem ser medidas por
5621 procedimentos determinados pelo IBAMA até 31/12/2010.

5622

5623

5624 **SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Presidente, eu posso fazer uma coisa
5625 só para ficar mais claro. “Determinados até de 31/12/2010, pelo IBAMA”, é a mesma
5626 coisa, concorda? Só trocar a ordem.

5627

5628

5629 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Bom, então o art. 4º eu acho que está
5630 aprovado. Todos têm acordo? Então, vamos para o próximo capítulo. As
5631 características do óleo diesel padrão de ensaio. Aqui é um pouco aquela discussão
5632 que nós fizemos no início. Eu tenho uma sugestão e aí nós ouvimos depois as áreas
5633 técnicas, que o sentido seria, nós não vamos definir nessa Resolução, padrão de
5634 combatível e nem característica de combustível, agora a idéia que se tem é de
5635 deixar um indicativo do tipo de óleo. Então a minha sugestão no art. 5º, seria que
5636 apresentássemos: “As características indicativas do óleo diesel padrão de ensaios

5637de emissão para fins de desenvolvimento e homologação, necessárias ao
5638atendimento dos limites estabelecidos nesta Resolução, constam no Anexo I.” Eu
5639colocaria como características indicativas, deixando claro que cabe ao órgão
5640responsável, a ANP fazer. Depois nos próximos artigos nós trataríamos disso, mas
5641não tem que deixar uma certa referência aí, porque a questão do combustível
5642realmente ela é uma questão fundamental na discussão da Resolução. Então, seria
5643uma proposta que o proposto MMA poderia defender.

5644

5645

5646**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Eu acompanho o presidente até porque, as
5647características, isso já foi fruto de uma negociação também que antes já vinha direto
5648das especificações, uma coisa assim mais forte e que nós fazemos questão é que
5649conste aqui do anexo as característica e indicativas, eu acho que fica mais claro que
5650nós não estamos trazendo para o CONAMA a competência que seja de outro órgão
5651federal.

5652

5653

5654**O SR. WALDYR LUIZ R. GALLO (ANP)** –Eu acho que essa redação com uma
5655característica indicativa melhora bem a questão da ANP, mas eu acho que o anexo I
5656do jeito que ele está, ele está uma especificação completa. Eu acho que poderíamos
5657pelo menos cortar tudo que esta no anexo I que não tem a ver ou que não impacta
5658imediatamente do ponto de vista ambiental. Várias indicações aqui. Pegando o
5659anexo I, por exemplo, a linha ponto de fulgor, a linha ponto de entupimento a frio,
5660ensaio de corrosão ao cobre, teor de cinza, teor de água, isso são detalhamentos de
5661especificação que poderiam estar fora. Dizem respeito a funcionalidade,
5662armazenamento, enfim, mas não são características que impactam o desempenho
5663ambiental do combustível. As características que impactam o desempenho
5664ambiental do combustível no meu entendimento seriam a discutir, mas não vou
5665levantar essa discussão aqui, mas índice de cetano, que é uma grande discussão
5666técnica, mas vamos deixar índice de cetano. Densidade, destilação, viscosidade,
5667Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos e teor de enxofre. Esses são itens que
5668efetivamente podem ter impacto ambiental, vamos dizer assim.

5669

5670

5671**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado, Dr. Gallo. É isso que vou
5672consultar, acho que essa questão é uma das mais relevantes aí.

5673

5674

5675**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Presidente, para nós do Ministério é
5676importante que se mantenha o anexo na forma que está. Nós não estamos aqui
5677impondo a ANP que seja na especificação do combustível simplesmente copiado o
5678que está aqui. É uma indicação do CONAMA, da especificação de combustível que
5679se acredita ser a mais adequada para que atenda as emissões especificadas no
5680Corpo da Resolução. Então, para nós é importante que se mantenha na forma em
5681que está.

5682

5683

5684**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu queria só uma explicação, porque é
5685importante esses outros aspectos então? Qual é impacto nessa resolução?

5686

5687

5688O SR. RUDOLF NORONHA (MMA) – Nós precisamos ter certeza que no momento
5689da especificação haja uma indicação que para a área ambiental esse é o conjunto
5690que é conjunto que vem com as especificações próprias...

5691

5692

5693O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Porque assim, francamente, mais que
5694a área ambiental eu gostaria de ouvir a ANFAVEA sobre esse aspecto, porque quem
5695tem a preocupação com o combatível maior nesse momento aí, não é tanto a área
5696ambiental, porque para nós essas questões mais gerais, me contemplariam, agora o
5697não atendimento de algum desses parâmetros pode ter influencia nos outros, por
5698isso acho que tem que ficar claro, que não é questão da área ambiental, me parece
5699que é uma preocupação maior da área da tecnologia dos motores.

5700

5701

5702O SR. HENRY JOSEPF JR. (ANFAVEA) – O senhor está perfeitamente correto
5703presidente. O motor na realidade quando é fabricado ele não é fabricado tão
5704exclusivamente para atender emissões, ele é fabricado para desempenhos
5705funcionais em campo, é fabricado enfim, para atender ao consumidor e há um
5706conjunto de compromisso que se faz no motor tanto para que esse aspecto funcional
5707seja atendido como para que o aspecto de emissões também possa ser atendido.
5708Nós estamos aqui no caso discutindo a implantação de uma norma nova, Euro 5,
5709cujo parâmetro que nós temos de referência é aquilo que foi feito e onde foi
5710implementada essa norma em outro País. Nos Países em que ela implementada o
5711combustível de referência tinha todas essas características, não tinham somente as
5712características relativas aos aspectos de emissões como foi citado pelo Doutor Gallo
5713e para nós é importante termos essas referências porque é isso que me permite aqui
5714na frente de todos do CONAMA dizer que eu estou assumindo o compromisso de
5715que eu vou atender a esses limites de emissões. Na hora que começarmos a
5716atender a nossa referência, eu fico totalmente perdido em termos de não saber se
5717eu vou conseguir atender os aspectos de emissões junto com os aspectos
5718funcionais aos quais que eu fabricar o veículo. Então é importante sim, a
5719manutenção dos itens. Por outro lado dizer quais são os itens que tem relevância ou
5720não em termos de emissões é muito relativo, itens que não estão diretamente
5721ligados a emissões pode atrapalhar o funcionamento e indiretamente influenciar
5722também nas emissões. Então é importante manter essas características tal qual
5723como colocada aqui e seria muito importante que a Agencia Nacional do Petróleo,
5724ao especificar esse combustível de referência adotasse todos esses padrões em
5725todas essas características na sua especificação.

5726

5727

5728O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Eu gostaria que todos se
5729identificassem. Eu gostaria de ouvir a ANP, talvez até o próprio Ministério de Minas e
5730Energia, sobre esse aspecto. Só uma questão que eu lembrei eu gostaria que todos
5731se identificassem porque temos problemas para o registro, por favor, o nome e a
5732instituição.

5733

5734

5735A SR^a. CRISTINA NASCIMENTO (ANP) – Eu quero informar porque essas
5736características que estão contemplados aí vão ser contempladas na especificação já
5737existe um processo aberto na ANP, para o estabelecimento dessa especificação. É
5738uma atribuição do ANP, eu insisto que essa tabela de especificação não precisa
5739estar na Resolução, porque nós vamos fazer como já está determinado em vários

5740 artigos da nova Resolução de que isso aí a ANP tem um prazo para cumprir e ela
5741 responderá se não cumprir esses prazos. Essas características não precisariam
5742 estar aí. Como o Gallo colocou, que seria uma indicação, uma sugestão, mas eu
5743 acho que não precisaria. Nós aceitamos a indicação até porque esses métodos de
5744 ensaio não vão estar na especificação porque eles não estão de acordo com a
5745 metodologia que nós adotamos para isso aí.

5746

5747

5748 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu a agradeço. Não sei se o Ministério
5749 de Minas Energia gostaria de fazer algum comentário? Depois eu vou trazer a
5750 discussão aos senhores Conselheiros.

5751

5752 **O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – Nós estamos de acordo com essa posição
5753 da agencia achamos que realmente ela pode ser feita com um indicativo, aquela
5754 primeira parte que foi solicitada a alteração, eu acho que contempla. Agora
5755 realmente a especificação não deveria estar da forma como ela foi colocada ali e sim
5756 da forma como foi sugerido, alguns desses itens que têm um impacto efetivo nas
5757 emissões. E essa segregação que foi solicitada pelo Gallo da ANP, nós
5758 concordamos com ela.

5759

5760

5761 **A SR^a. ZILDA MARIA F. VELOSO (IBAMA)** – Eu pediria a ANP e ao Ministério das
5762 Minas e Energia que refletisse um pouco sobre a necessidade da manutenção disso,
5763 porque eu acho que esse foi um dos pontos que causou todo o problema de
5764 discórdia com a implementação da 315 e que nós estamos colocando aqui e isso já
5765 tinha sido colocado na 315 foi retirado depois a pedido da ANP e acabou que não
5766 saiu no prazo devido. Não vamos mais discutir isso agora porque eu acho que não é
5767 mais o mérito. Eu acho que estamos tentando colocar as características, nós
5768 estamos falando em níveis de emissões a serem cumpridos para poder se cumprir
5769 mais uma fase do PROCONVE. Eu pediria que fosse levado em consideração que o
5770 que nós estamos querendo aqui não é interferir no trabalho a ANP e sim colocar as
5771 características mínimas que o combatível deve atender é essa reflexão que eu faço.

5772

5773

5774 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado Dr^a. Zilda. Nós temos duas
5775 propostas. Uma do MME pela supressão... Eu vou tentar encaminhar de uma outra
5776 maneira. Tem uma questão básica aqui que é a seguinte: essa tabela ela é
5777 indicativo, ela não é uma tabela, a competência definir especificação é da ANP.
5778 Então, o Ministério do Meio Ambiente está fazendo uma proposta, quero deixar claro
5779 que ela é indicativa, mas entende que deva ser respeitada a totalidade dos
5780 parâmetros que foram dispostos naquela tabela. No anexo I. De outra forma, o
5781 Ministério de Minas e Energia, ANP, até aceitam que seja indicativo, no entanto
5782 pediram que fosse mantido somente índice de cetano, densidade, destilação,
5783 viscosidade, hidrocarbonetos, teor de enxofre. Certo.

5784

5785

5786 **A SR^a. ZILDA MARIA F. VELOSO (IBAMA)** – Retiraria os métodos de ensaio. Isso
5787 nós podemos concordar Volney, não tem problema nenhum.

5788

5789

5790 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Nós estamos já avançando. Nós temos
5791 a proposta original só com aquele adendo de indicativos e temos duas propostas.

5792 Uma proposta em que eu acho que o *caput* pode ser acordado, que as
5793 características são indicativas, e a diferença é no anexo. O Ministério do Meio
5794 Ambiente entende que deva ser manter ou a própria ANFAVEA entende que deva se
5795 manter, indutor os parâmetros que estão ali referidos, enquanto todos os parâmetros
5796 e métodos, enquanto o Ministério de Minas e Energia e ANP solicitam que sejam
5797 retirados alguns desses parâmetros ficando só o índice de cetano, densidade,
5798 destilação, viscosidade, hidrocarboneto, teor de enxofre e ensaio de corrosão. Bom,
5799 essa é a questão que está posta. Eu consulto aos senhores Conselheiros se há o
5800 entendimento. Dr^a. Ivy, proposta original, mas com a tabela completa com o
5801 indicativo. Então, a questão posta hoje, foi aprovada o texto do art. 5º com as
5802 características indicativas do óleo diesel padrão de ensaios de emissão para fins de
5803 desenvolvimento e homologação necessários atendimentos, os limites estabelecidos
5804 nessa Resolução constam no anexo I e esse anexo I com todos os parâmetros. É
5805 isso que foi aprovado. Passamos. Então, ao art. 6º. Aqui existe a proposta do MME
5806 de passar de 30 para 60 dias.

5807

5808

5809 **SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – Até 60 dias que foi colocado. Existe um
5810 procedimento que nós precisamos de audiências públicas, a audiência pública
5811 precisa ter um tempo para isso, 30 dias não é suficiente para você dar publicidade,
5812 do jeito que outros órgãos aqui, nós somos regidos pela administração direta e
5813 precisa dar publicidade aos atos da ANP. Então, 60 dias seria o tempo necessário
5814 para todos os procedimentos.

5815

5816

5817 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – O MMA tem alguma objeção?
5818 Concordância do MMA. Senhoras e senhores Conselheiros tem alguma discordância
5819 com essa proposta de passar de 30 para até 60 dias? Então, aprovada a proposta
5820 do art. 6º conforme a redação do MME. Até 60 dias. Então, o art. 6º ok. Art. 7º. Tem
5821 uma proposta da CNT no sentido de vincular, “Será de responsabilidade do
5822 fabricante ou importador de motor/veículo conseguir o óleo diesel padrão
5823 especificado pelo desenvolvimento, pré-teste e testes de homologação desde que os
5824 órgãos responsáveis pela política energética, especificação, produção, distribuição e
5825 controle de qualidade combustíveis não disponibilize utilizando da faculdade referida
5826 no § 7º da Lei 8723 de 28 de outubro 1993.” Essa é a alteração no *caput* que a CNT
5827 está propondo, por favor, CNT justifique a sua proposição.

5828

5829

5830 **SR. MARCO ANTONIO SALTINI (ANFAVEA)** – Entendemos que a
5831 disponibilização do combustível deve ser feita pelos órgãos que já, na prática,
5832 oferecem esse combustível para nós, mas que não ofertando, nos prazos
5833 adequados, que usaríamos da faculdade hoje, da Lei 8723, que nos permite importar
5834 50 mil litros de combustível por ano. Então, desde que eles não ofereçam, nós
5835 vamos atrás do combustível.

5836

5837

5838 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Algum comentário? Por favor, Dr^a.
5839 Ana.

5840

5841

5842 **SR^a. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – Eu acho que colocar essa
5843 limitação “desde que”, ela está restringindo o que a lei fala. A lei permite a

5844importação direta. Então, colocar o “desde que” está se ampliando o que a lei diz, e
5845que a Resolução não pode. Independentemente do fornecimento no território
5846nacional, ele pode importar. Está se criando uma limitação para a própria montadora
5847que a lei não cria. Então, poderia talvez colocar uma ampliação ali, mas aí ferindo a
5848lei. Mas é que a lei de fato hoje tem a liberdade de importação. Então, questionar
5849essa questão do volume. Eu não sei como que a ANP ver isso, da possibilidade de
5850eles aumentarem, na Resolução não pode ser alterada a lei.

5851

5852

5853**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu queria ouvir um pouco os próprios
5854órgãos. A ANP, talvez, se pudesse nos trazer algum esclarecimento.

5855

5856

5857**A SR^a. ZILDA MARIA F. VELOSO (IBAMA)** – A lei já está dizendo que eles podem
5858importar para fazer isso. Então, por que essa inclusão? Eu não estou entendendo.

5859

5860

5861**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – O problema é a quantidade. A lei
5862limita 50 mil litros por ano.

5863

5864

5865**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Na verdade, hoje nós estamos vivendo uma
5866situação em que os fabricantes, foi falado, se não me engano, ontem, ainda pelo
5867Henry, ainda não tiveram acesso ao produto S50. E dizendo que a Petrobrás não
5868estava fornecendo. Então, na verdade é uma questão entre fornecedor e comprador,
5869é uma questão comercial. Acho que manter da forma como está no original, continua
5870válido o art. 7º da lei, da mesma maneira. Não entendo porque a responsabilidade
5871de fornecer combustível tem que ser de quem fornece; enfim, é uma relação
5872comercial que está estabelecida aí e existe a possibilidade da importação direta. Na
5873verdade, o art. 7º, na forma original, me parece mais razoável.

5874

5875

5876**O SR. MARCO ANTONIO SALTINI (ANFAVEA)** – Daqui a pouco eu vou ter que
5877comprar borracha para o fabricante de pneu fazer o pneu para mim. É por isso, eu
5878até entendo, a lei me faculta ir buscar quando eu não consigo comprar aqui. Mas, na
5879realidade, eu entendo que aqui competências. Eu sou fabricante de veículo, é lógico
5880que para eu desenvolver o produto eu vou atrás daquilo que eu preciso para fazer,
5881se eu tiver que procurar combustível, eu vou atrás de quem faz combustível, quem
5882pode fornecer combustível no País. Eu só acho que atribuir isso como
5883responsabilidade do fabricante, a lei hoje me faculta ir atrás, 50 mil litros por ano não
5884é suficiente, então eu estaria limitado ao desenvolvimento. Se nós vamos ter prazo
5885para cumprir, eu estou colocando uma responsabilidade de que eu tenho que fazer,
5886mas a mesma responsabilidade que eu tenho está limitada por um volume que não
5887me é suficiência. Então, o que nós estamos dizendo aqui é o seguinte: continua a
5888responsabilidade com quem fabrica, quem importa combustível. Eu tenho a
5889faculdade, a lei já me permite ir buscar uma alternativa, no caso de não ter chegado.
5890Mas eu acho difícil a indústria ter que ter a responsabilidade de ir buscar esse
5891combustível, até porque eu estou limitado no volume, não vou conseguir chegar no
5892prazo.

5893

5894

5895A SR^a. ZILDA MARIA F. VELOSO (IBAMA) – Mas não estou entendendo que isso
5896daqui vá solucionar uma falha que... Eu acho que essa proposta está confusa.

5897

5898

5899O SR. MARCO ANTONIO SALTINI (ANFAVEA) – Na realidade, o que está se
5900fazendo, a responsabilidade do fornecimento do combustível era dos órgãos, antes
5901estava escrito: “os órgãos responsáveis pela política energética, especificação,
5902produção, distribuição e controle de qualidade de combustíveis”; acho que se
5903qualquer um de nós aqui fosse comprar combustível, nós iríamos nesses órgãos. O
5904que está se fazendo aí no art. 7º proposto, é que essa responsabilidade passa a ser
5905do fabricante. Muito bem, eu, fabricante, agora tenho a responsabilidade, porém
5906existe uma lei, que é a 8723, que diz que essa responsabilidade não é minha, que
5907essa responsabilidade é desses órgãos, e que me faculta a comprar 50 mil litros por
5908ano. O que nós estamos fazendo, se nós ignorarmos a proposta da CNT, nós
5909estamos dizendo: “a responsabilidade passou a ser minha, há uma lei federal que
5910me permite comprar só 50 mil litros por ano, eu preciso de 400 mil litros para poder
5911fazer o desenvolvimento”; não consigo fazer o desenvolvimento, é só isso. Podemos
5912mudar o texto da forma como vocês quiserem, não tem problema nenhum, só que
5913nós estamos colocando aqui uma marra para o fabricante de veículo, não vai
5914permitir que ele faça o papel que ele tem que fazer. Nós estamos invertendo os
5915papeis.

5916

5917

5918A SR^a. ZILDA MARIA F. VELOSO (IBAMA) – Então, o teu problema não é o
5919especificado, é o necessário. A diferença está aí. Porque você me diz que o
5920problema não é especificar para você importar, mas sim a quantidade que a lei te
5921restringe. Então, não precisa colocar nenhum especificado aqui.

5922

5923

5924O SR. MARCO ANTONIO SALTINI (ANFAVEA) – Na realidade, Zilda, a lei atual diz
5925o seguinte: os órgãos responsáveis pela política energética, especificação,
5926produção, distribuição e controle de qualidade de combustíveis, são os responsáveis
5927para me fornecer o combustível. Isso é o que diz a lei hoje. A lei me permite também
5928adquirir, se esses órgãos não me oferecerem, 50 mil litros de combustível por ano. O
5929que está sendo proposto é que a responsabilidade para obter o combustível e aqui
5930podemos ser muito claro e transparente, porque acho que estamos aqui tentando
5931construir uma solução que seja viável e que não cause o mesmo problema que
5932aconteceu com a 315. Na realidade, eu fiquei amarrado para poder adquirir um
5933combustível, porque não tinha especificação. Mesmo com a especificação atual,
5934estou tentando comprar o combustível no Brasil e não consigo; importado, claro,
5935pela Petrobrás. As montadoras pediram em dezembro e até hoje não estão tendo o
5936combustível conforme a especificação. O que está se fazendo aí? Bom, vamos tirar
5937esse problema, as montadoras ficam com a responsabilidade para obterem o seu
5938combustível. É isso que nós estamos dizendo. Só que tem uma lei que me limita
5939essa importação. Então, temos que resolver.

5940

5941

5942O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Obrigado. Estou tendo uma dúvida
5943aqui. Porque, assim, se eu tenho uma limitação que é legal, eu não vou mudar uma
5944lei na Resolução. É o primeiro aspecto. Então, a minha sugestão é que se
5945removesse esse art. 7º, até. Não vejo sentido, não tem eficácia esse art. 7º. Eu acho
5946que nós estamos num processo de total inversão, na questão da norma. Eu consulto

5947o Ministério de Minas e Energia e o Ministério do Meio Ambiente, que tem que ser
5948feita uma alteração na lei, estou tentando aqui entender. Nós temos uma limitação
5949legal. Eu não vejo, nessa Resolução, como modificar a lei, através da Resolução.
5950Então, essa discussão que está posta aí, não me parece pertinente. A minha
5951sugestão é pela exclusão desse artigo. Eu gostaria de ouvir do próprio Ministério,
5952quer dizer, me parece totalmente inadequado esse artigo, porque nós temos uma
5953limitação que é superior a essa Resolução. A nossa proposta, não sei se a Dr^a. Zilda
5954concorda, seria pela exclusão desse artigo.

5955

5956

5957**A SR^a. ZILDA MARIA F. VELOSO (IBAMA)** – A nossa preocupação aqui é só de
5958que não tenhamos dificuldades. Eu entendo às colocações feitas pelo Saltini, pela
5959CNT; a nossa preocupação é: esse combustível é um combustível que é encontrado
5960fora do País. Não com a especificação exatamente definida pela ANP, mas um
5961combustível similar que é encontrado fora do País. É que não se fique esperando
5962novamente a especificação da ANP, para se dar início aos testes. Talvez não esteja
5963redigido de maneira correta, mas que os fabricantes, as montadoras possam
5964importar esse combustível, para poderem iniciar os testes de desenvolvimento do
5965motor. É essa a preocupação.

5966

5967

5968**O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Presidente, só um esclarecimento
5969sobre essa questão do diesel padrão. Existem dois tipos de produtos que são
5970especificados para a Resolução 315; um é o comercial, para testes gerais, que é o
5971CONAMA 32. Esse produto já está sendo disponibilizado há seis meses, mais ou
5972menos. Agora, com relação ao diesel padrão para testes de consumo e emissões,
5973nós fizemos importação. A questão é que esse produto só existe na Europa e com
5974especificações européias. Então, nós trouxemos para cá, importamos, ele está
5975disponível há um tempo, só que a especificação da ANP tem uma diferença, ela
5976referencia a densidade a 20 graus e lá na Europa é a 15 graus. Quando nós
5977fazemos à conversão, fica fora a densidade ali, a quarta casa. Então, essa é a
5978questão. Mas nós procuramos, importamos, já estamos em Santos há bastante
5979tempo, mas tem essa questão de especificação. Essa especificação do diesel
5980padrão tem que ser igual ao europeu, porque senão nós vamos ter a mesma
5981questão; os métodos, tem que ser tudo europeu, porque senão nós não vamos
5982conseguir colocar e vamos ter o mesmo problema que está acontecendo agora.

5983

5984

5985**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu entendi esse esclarecimento, mas
5986a questão central é a seguinte: há a necessidade de manutenção desse artigo? Essa
5987é a pergunta que eu faço.

5988

5989

5990**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Isso aí também, pelo problema legal
5991disso daí, nós estaríamos com uma Resolução mexendo em lei, isso não vai passar
5992pela Câmara Jurídica.

5993

5994

5995**A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Pelo que a Zilda falou, essa redação não
5996atende o que ela estava explicando para nós, a preocupação que foi exposta. Então,
5997a minha sugestão é que, como o Volney disse, nós suprimimos esse artigo e o MMA
5998apresenta uma nova redação, para um outro artigo, que diga exatamente o que a

5999Zilda explicou para nós. Porque essa redação não tem nada a ver com o que foi
6000explicado. No período da tarde seria apresentado esse novo artigo. O que ela falou é
6001extremamente pertinente, mas não contempla o que está escrito no art. 7º.

6000

6001**O SR. NÃO IDENTIFICADO** – Presidente, isso está aprovado?

6002

6003

6004**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Não. Existe uma intenção que não
6005está claramente exposta, não está expressa aí. Qual é a preocupação que vejo aí?
6006Nós temos no anexo I alguns indicativos, o que é o combustível padrão. Quer dizer,
6007com esse artigo fica claro que vai haver a possibilidade de se procurar no mercado
6008esse diesel, para atender os ensaios. Agora, o que me causou uma certa espécie,
6009foi essa questão da limitação da importação, da quantidade, que para isso, nós não
6010temos como resolver isso nessa Resolução. Então, assim, acho que são duas
6011questões que são postas aí. Eu acho, se for a preocupação primeira, eu fico pela
6012manutenção do art. 7º, porque eu entendo que a segunda preocupação nós não
6013temos como contemplar nessa discussão da Resolução. Quer dizer, se for poder
6014criar essa possibilidade, de se procurar no mercado esse diesel para os ensaios
6015necessários. Então, assim, acho que tem duas questões que se misturaram. Tem
6016algumas questões que estão dentro de um quadro legal, que não cabe a nós
6017avançarmos e tem a questão que eu acho um pouco dessa intenção que não sei se
6018está claramente expressa nesse art. 7º. Então, assim, realmente são duas questões
6019que estão postas aí. A preocupação inicial do Ministério ao colocar isso aí, é
6020viabilizar que se possa procurar no mercado esse diesel, não havendo problema de
6021intermediação. Gente, é isso mesmo? Por favor, prestem atenção. Essa é a intenção
6022original. Nós temos uma questão aqui, que foi objetivamente apresentada pela
6023ANFAVEA, no sentido de que essa quantidade, hoje, legalmente definida, não
6024atende a necessidade do que vai ter que ser feito. Sinceramente, o que nós
6025podemos fazer é uma recomendação para que se faça uma alteração na legislação.
6026E não, nós aqui, estarmos invertendo e trazendo para dentro do CONAMA, questões
6027que estão além da nossa competência. Eu gostaria de expressar esse
6028entendimento. Então, pela manutenção do art. 7º e que nós trabalhássemos de
6029alguma forma uma recomendação, no sentido de fazer uma sugestão de revisão da
6030legislação, que limita a 50 mil litros por ano, a importação desse combustível.
6031Ministério de Minas e Energia, podemos dar esse segmento? Então, senhoras e
6032senhores Conselheiros, nós fazemos a manutenção do art. 7º. CNT, concorda com
6033esse encaminhamento? Nós estamos tentando um consenso aqui.

6005

6006

6007**O SR. NÃO IDENTIFICADO** – Senhor Presidente, eu acho que isso pode ser
6008discutido posteriormente. Mas aparentemente fazendo uma leitura desse texto, isso
6009me parece que está contrário a Lei 8723. Porque lá ela fala textualmente que os
6010órgãos ou a Petrobrás deverão fornecer o combustível. Aí tem um parágrafo que diz
6011que faculta. No caso, assim, se ele não fornecer, é permitido, quer dizer, fala que a
6012ANP dará a autorização para importação desse combustível, limitada a 50 mil litros,
6013o problema talvez seja esse negócio do volume. Mas lá ela já fala, principalmente
6014quem vai fornecer; é a Petrobrás, quando ela diz que ela é a responsável pelo
6015abastecimento. E aí agora, quando você coloca “ao importador”, eu não sei, não sou
6016advogado, mas me parece que você agora está jogando a responsabilidade
6017somente ao fabricante de veículo. Ao passo que na lei não fala, ele dá primeiro a
6018obrigação ao produtor e depois faculta ao montador a ter o combustível.

6008

6009

6010 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Gente, vamos aguardar só um pouco,
6011 terminando esse ponto nós vamos para o almoço. Gente, por favor, o Ministério do
6012 Meio Ambiente tem uma avaliação.

6011 **SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – O Ministério do Meio Ambiente conversando
6012 com o IBAMA e com a ANFAVEA, nós sugerimos a supressão do art. 7º inteiro.

6012

6013

6014 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Senhoras e senhores Conselheiros. A
6015 CNT concorda com a supressão total? É isso, então? Por favor, Dr^a. Ivy.

6015

6016

6017 **SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Eu só queria que ficasse registrada a
6018 obrigação de todas as partes. Então, o fabricante tem que adquirir, mas também
6019 quem produz o combustível tem que disponibilizar. Que isso fique bem claro, para
6020 que não seja depois um argumento para o não cumprimento da Resolução.

6018

6019

6020 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Gente, então, acho que com a
6021 sugestão, essa é uma discussão que sinceramente precisa, eu queria chamar um
6022 pouco a atenção, que nós precisamos de uma certa coordenação nessa questão do
6023 combustível. Aí eu rogo ao Ministério de Minas e Energia, acho que devemos fazer
6024 uma discussão sobre esse aspecto, porque, assim, tem várias facetas nesse
6025 aspecto da obtenção do combustível. Eu acho que tem alguns papéis, até mesmo
6026 dentro de uma linha de desburocratização do Estado, de fazer com que as coisas
6027 sejam mais rápidas, em relação ao acesso a essa questão do combustível. Eu acho
6028 que são questões mais do nível administrativo que nós temos que trabalhar, não
6029 caberia tratar disso numa Resolução. Acho que esse foi o enfoque, no próprio
6030 Ministério do Meio Ambiente, sugerindo a remoção do art. 7º. Eu acho que, talvez,
6031 dentro dessa linha a CNT também teve acordo. Essa discussão mais específica,
6032 sobre a obtenção do combustível, seja um dos pontos que nós vamos tratar mais
6033 adiante nos nossos Grupos de Trabalho. Eu queria só registrar, que essa é uma
6034 questão importante, que talvez a preocupação do Ministério do Meio Ambiente, ao
6035 trazer esse art. 7º, fosse justamente evitar esses vazios, vamos dizer assim, mas
6036 que não achamos à forma adequada e que isso poderia até entrar em choque com a
6037 própria lei. Então, essa foi a interpretação.

6021

6022

6023 **SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – Nós estamos de acordo com você,
6024 lembrando que é uma lei bastante antiga, de 93, quer dizer, o marco do petróleo já
6025 mudou completamente a partir de 97. A lei é antiga. Então, se debita, por exemplo, à
6026 Petrobrás essa obrigação, uma coisa que de fato não existe mais. A Petrobrás não é
6027 mais detentora de monopólio. Então, distribuição no País e colocar isso no mercado,
6028 apesar da Petrobrás estar sendo utilizada para isso, pela sua farta distribuição, mas
6029 ela não tem mais essa obrigatoriedade legal que tinha no passado. Então, isso tem
6030 que ficar em mente, que ela não é a única responsável pelo não fornecimento
6031 dessas especificações, desse óleo comercial e, também, esse para ensaio.

6024

6025

6026 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Certo, Dr. Botelho. Então, houve
6027 posicionamento para a exclusão do art. 7º. Com isso nós vamos ao almoço e

6027retornarmos, por favor, 14h00min. Então, só para ver aqui, aprovamos o *caput* do
6028art. 7º. Por favor, 14h15min.

6028

6029

6030(*Intervalo para almoço*)

6031**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Para registro, a CNT está retirando a
6032sua proposta de um novo capítulo, antes do capítulo 3º, com todos os artigos nele
6033contidos.

6032

6033

6034**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Bom, só para darmos seguimento,
6035tínhamos ficado de ao início da sessão da tarde, retomarmos o art. 3º, que é aquele
6036que trata do CAP. Da Comissão de Acompanhamento. É isso, não é? Que nós
6037tínhamos feito. Drª. Ivy, Conselheira, a senhora conseguiu montar uma proposta.
6038Então, por favor, queira representar?

6035

6036

6037**A SRª. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Conversando com a CNT; eu não
6038conversei com o MME na verdade, então, pediria a atenção para os representantes
6039do MME para ver se há concordância. A minha proposta de alteração tem uma
6040justificativa que é a seguinte: referente ao art. 3º, em que originalmente se previa a
6041criação de um Grupo de Trabalho para acompanhar a implantação a Resolução. Só
6042que desde 86, através da Resolução 18, nós temos a CAP, que é uma Comissão de
6043acompanhamento do PROCONVE. Uma Comissão de acompanhamento de um
6044programa pressupõe que ela estará analisando de forma integrada as decisões
6045referentes ao PROCONVE. Seria muito mais eficiente do que apenas um Grupo de
6046Trabalho para uma Resolução específica. Como existiu um inciso que falava da
6047CAP, e falava que ela seria coordenada pelo MMA, porque na época de sua criação
6048existia apenas Secretaria Especial de Meio Ambiente; então, a minha é que a CAP
6049esteja logo no *caput* do artigo, coordenada pelo MMA, indicando que ela será
6050reformulada em sua competência, composição, fiscalização, procedimentos e
6051principalmente periodicidade, porque ela não tem reuniões efetivas. E, incluindo a
6052participação de todos os segmentos, todos os setores representados no CONAMA,
6053incluindo-se a comunidade técnico-científica. E aí algumas responsabilidades: que
6054ela deverá se reunir dentro de 30 dias contados a partir da publicação desta
6055Resolução, que é justamente para rever toda essa estrutura de competência e
6056fiscalização. Como ela não tem vínculo com o CONAMA, então, eu coloquei um
6057segundo inciso: deverá apresentar relatórios semestrais sobre suas atividades ao
6058CONAMA, da forma que o CONAMA tenha conhecimento do que está sendo
6059discutido por essa Comissão. Se ela não se reunir naquele semestre, simplesmente
6060não nos reunimos nesse semestre. Terceiro; isso aí também pode evitar que
6061cheguemos nesse estágio que estamos em relação a 315. O terceiro: ela poderá
6062criar Grupo de Trabalho que auxiliem as discussões de sua competência, caso ela
6063ache necessário. Quarto: definirá medidas para reduzir o nível de emissão de
6064poluentes; aí eu apenas mudei o verbo. O resto do texto continuaria como está no
6065original. É só por que não é a CAP que vai fazer. Que vai executar. A CAP vai
6066discutir as propostas, vai dar as recomendações, para daí as entidades estarem
6067executando. E a mesma coisa no inciso 5º. Essa é minha proposta.

6038

6039

6040**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado Conselheira Ivy. O MMA tem
6041alguma consideração?

6041

6042

6043 **O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Gostaria de fazer alguns comentários.
6044 Acredito que essa visão que a Conselheira está dando das competências da CAP é
6045 exatamente o que nós pensamos. Que deve ser reformulado nesse sentido. O que
6046 eu penso é o seguinte, ela própria, a Comissão vai reformular ou vai fazer uma
6047 proposta para a Câmara Técnica, porque vamos ter que ter uma Resolução
6048 CONAMA sobre isso, já que vamos alterar uma anterior. Por isso que eu digo se não
6049 seria mais simples aquela nossa primeira. Nós comentamos hoje pela manhã, de
6050 que nós enviaríamos uma proposta para a Câmara Técnica, alterando a 18 e com
6051 toda essa reformulação, com essas entidades que não existem mais; com a sua
6052 composição, com essas competências e que faça dela, de fato, uma Comissão de
6053 Acompanhamento e Avaliação. Acho que ela não deveria ser uma Comissão
6054 propositiva de novas fases. Como estávamos falando da próxima, da L5, que eu
6055 acho que vamos em breve discutir aqui que... A Câmara Técnica vai discutir as
6056 novas fases. Esse tipo de inciso me parece que está um pouco confuso. Acho que
6057 está bom. Acredito que podemos pensar em mudar alguma coisa, mas eu preferiria
6058 que tivéssemos um artigo dizendo que o Ministério enviaria à Câmara Técnica uma
6059 proposta de alteração em 30 dias, rapidamente, para que possamos ter uma norma
6060 estruturada sobre a CAP; sem essa pressa que teríamos hoje aqui. Isso aqui não é o
6061 âmage da nossa questão, na verdade isso poderia estar até nas disposições
6062 transitórias também. Acho que teríamos uma Comissão mais redonda com uma
6063 Resolução específica sobre ela, alterando a 18. E, obviamente, vai ser feito aqui
6064 nessa Câmara Técnica esse texto.

6044

6045

6046 **A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Eu concordo com a você que essa
6047 discussão sobre a reformulação da Resolução 18 teria que passar aqui pela Câmara
6048 Técnica. Só que conhecendo os processos, como eles são se dão e até a própria
6049 periodicidade e a quantidade de trabalho que essa Câmara Técnica tem, eu
6050 mantenho a proposta de estar já colocando isso nesse item; porque vamos adiantar
6051 as discussões no âmbito da CAP, para depois, na hora que chegar aqui no âmbito
6052 dessa Câmara Técnica, a discussão estar mais evoluída. Isso agilizaria o trâmite no
6053 meu entendimento.

6047

6048

6049 **O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** - A Conselheira conhece muito mais a Câmara
6050 Técnica do que eu, porque está aqui em todas as reuniões. Apenas tentando
6051 objetivar aqui o *caput*, ela própria vai se reunir em 30 dias e a própria Comissão vai
6052 fazer uma proposta com essa reformulação. É isso? Agora ela vai se reunir dentro
6053 do possível do que sobrou daquela composição.

6050

6051

6052 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** - Só pensando sobre o aspecto de
6053 agilidade. Sob esse aspecto de reformulação, fica muito mais fácil, e acho até
6054 contraditório dentro da CAP querer reformular a CAP. Talvez desse para fazer essa
6055 separação que o Dr. Rudolf está propondo. Quer dizer, o Ministério ficava
6056 responsável em encaminhar para a Câmara Técnica uma proposta de reformulação
6057 da CAP. E nós deixamos aqui no art. 3º, realmente o que a CAP vai fazer. Talvez até
6058 já com o indicativo da sua composição. Mas de qualquer jeito essa discussão da
6059 CAP vai passar pela Câmara Técnica. Então, acho que teríamos aí garantido o
6060 espaço de ver como ela vai ser estruturada, porque me parece mais ágil do que...

6053Nós mesmos agora estamos discutindo quando é que vai marcar uma próxima
6054reunião da Câmara Técnica. A CAP vai ser mais um elemento que vamos ter que
6055tentar gerenciar. Então, me parece que sob esse aspecto de colocar em marcha a
6056CAP, ter uma proposta inicial que será submetida à Câmara Técnica de
6057reformulação, agiliza esse processo. e de outro lado já definimos claramente essas
6058atribuições da CAP.

6054

6055

6056**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – A composição, por exemplo, lá na 18 ele fala
6057dos cargos. O Secretário-Geral do órgão tal... Que nós não conseguimos nem
6058convocar mais muita gente ali...

6057

6058

6059**A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Na definição antiga, ela é bem típica da
6060época, 1986; é só Governo. Só tem isso na CAP. O senhor tem alguma proposta de
6061redação? De alternativa?

6060

6061

6062**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** - Eu acho que poderia assim: “O Ministério do
6063Meio Ambiente enviará à Câmara Técnica uma proposta de reformulação da CAP,
6064que deverá contemplar, obrigatoriamente, os seguintes pontos”. Aí nós definimos o
6065que é importante para a Câmara Técnica em que se baseia essa proposta. Eu acho
6066que nem seria necessário, porque como nós vamos mandar para a Câmara Técnica
6067para que haja uma resolução alterando a anterior, a própria Câmara Técnica vai...

6063

6064

6065**A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Então se deixarmos o *caput*, terminando
6066“... científica.”, e fazer um § único colocando: “... em 30 dias, a partir da publicação
6067desta Resolução, o Ministério do Meio Ambiente deverá...”, ou “...em 60 dias”,
6068“...deverá encaminhar à Câmara Técnica uma proposta de revisão da Resolução
606918”.

6066

6067

6068**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Eu acho que está perfeito. Só pergunto se no
6069texto original... Eu acho que o nome oficial é Comissão de Acompanhamento e
6070Avaliação, não é isso? É isso.

6069

6070

6071**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Deixa só nós estruturarmos a proposta
6072e depois nós chamamos o Ministério de Minas e Energia. Então, a ideia é que o
6073Ministério deverá fazer uma proposição de reformulação da CAP, em um tempo de
607460 dias. Que será encaminhada à Câmara Técnica, que e aí vai referendar; soltar
6075uma (...) para que saia uma resolução do Plenário. Então é isso. Modifica uma
6076resolução anterior, que é justamente aquela questão da Resolução 18. Isso
6077contempla a preocupação o MME? Então, assim, essa é a primeira questão. A
6078segunda questão é que se nós, nesse momento, iremos fazer algumas sugestões
6079em relação ao que é o mandato da CAP; quais são as ações e as recomendações.
6080Então, estamos coerentes com essa análise. Só estou tentando separar. Então,
6081vamos escrever isso só para nós...

6072

6073

6074A **SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Juridicamente eu não sei... “O Ministério
6075do Meio Ambiente apresentará, a partir da publicação dessa Resolução...”. “...
6076apresentará em 60 dias a partir da publicação desta Resolução...”. “...apresentará à
6077Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental do CONAMA...”. Te que
6078apresentar alguma coisa a alguém. “...ao CONAMA...”. Nós somos CONAMA. “...a
6079partir da publicação desta Resolução...”. “minuta de revisão” ou “proposta de
6080revisão”. “Proposta de revisão da Resolução CONAMA 18/86”. Ela dispõe sobre a
6081criação do Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores”. “...
6082da Resolução CONAMA 18/86, no que diz respeito à Comissão de
6083Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE-CAP”. Pode ser assim?

6075

6076

6077**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Ok todos? Agora o Ministério de Minas
6078e Energia, por favor.

6078

6079

6080**O SR. CLAUDIO A. ISHIHARA (MME)** – Esses incisos eles vão sair? Eu sei que as
6081intenções de criar o CAP são as melhor possíveis, mas me preocupo um pouco
6082como está escrito o inciso IV: “Definirá medidas para reduzir os níveis de emissões”.
6083Isso, no meu modo de ver, pelo que estamos pensando de se colocar como um
6084grupo para fazer o acompanhamento dessas atividades, ele não deve ter também
6085esse poder de definir medidas para reduzir, sem acompanhar as ações. Então, por
6086isso que perguntei inicialmente se nessa revisão que vocês vão fazer, se encerra...
6087Por isso que eu sugeriria que tirassem todos esses incisos e deixar somente para o
6088MMA, que fizesse toda essa avaliação.

6081

6082

6083**A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – A proposta é que se retirem todos os
6084incisos. É só que fiquem registradas algumas sugestões para a execução da
6085reestruturação da CAP. Não é nada de definição.

6084

6085

6086**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então, a proposta de retirar todos os
6087incisos, por favor. Bom, temos acordo com esse texto? Retirando os incisos,
6088senhoras e senhores Conselheiros? Sim? Então, retiramos. Pode excluir esses
6089incisos. Deixa-me só fazer uma leitura aqui de como ficou o art. 3º: “A Comissão de
6090Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE-CAP, passará a ser coordenada pelo
6091Ministério do Meio Ambiente, sendo reformulado nos quesitos de competência,
6092composição, fiscalização, procedimentos, periodicidade de reuniões; prevendo a
6093participação de todos os setores representados do CONAMA, incluindo a
6094comunidade científica e; § único: o MMA apresentará ao CONAMA em 60 dias, a
6095partir da publicação desta Resolução, proposta de revisão da Resolução CONAMA
609618/86, no que diz respeito à Comissão de Acompanhamento e Avaliação do
6097PROCONVE-CAP”. Está bem. Então, voltamos ao nosso art. 8º que trata... Foi
6098aprovado, apenas relemos para ficar claro aqui para registro. Tem mais alguma
6099outra proposta que seja... Foi feita uma tentativa de tentar se aglutinar tudo na
6100mesma. Essa preocupação do (...), do MMA está contemplada. A questão do CNT, o
6101próprio Dr. João já tinha apresentado a perspectiva de convergência com a proposta
6102da Conselheira Ivy. Então, a CNT também sairia. É isso? Então, por favor, nós
6103podemos? E aí ficou aprovada a proposta da Conselheira Ivy para o art. 3º. É isso?
6104Retirou-se os incisos. A própria questão da (...) já está contemplada, também, na
6105nova redação. Tivemos a parte dos veículos leves, que é aquela proposta que saiu...

6087Não. A parte... Foi retirado o artigo... Foi aprovado o art. 4º, com aquela modificação
6088de.... Antes do final da reunião nós limpar toda essa Resolução, para deixar muito
6089claro como ficou estruturada. O art. 4º está ok. Vamos avançar. O art. 5º foi o que
6090tratou do diesel padrão. Então, ficaram as características indicativas, com a tabela
6091original. Art. 6º houve uma modificação de 30 para 60 dias. Está certo. O art. 7º foi
6092que aquele em que foi feita a exclusão. Então, nós encerramos aqui para o almoço.
6093Bom, nós temos a questão da discussão da homologação, mas essa questão ela
6094não foi para as disposições transitórias, lá? Bom, vamos... É aqui a discussão sobre
6095a homologação? Tem alguma proposta de emenda aqui?

6088

6089

6090(*Intervenção fora do microfone*)

6091

6092

6093**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Por favor, eu gostaria que o
6094Ministério... Porque essa discussão, se não tem uma... Eu queria só definir se vamos
6095ter uma emenda sobre isso aí. Se não tivermos uma emenda sobre essa questão,
6096nós retiramos. Se tivermos, vou pedir que preparem uma emenda para que a gente
6097apresente logo a seguir. Não exatamente agora nessa sequência. Por favor, o
6098representante do MME?

6094

6095

6096**O SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** – Bom, conforme a sua sugestão Senhor
6097Presidente, nós ficamos de estudar depois uma proposta para a questão da
6098homologação. Ou através de um parágrafo ou um artigo específico. Entretanto,
6099conversando com os representantes da ANFAVEA e da ANP; e também da
6100Petrobrás, eles entenderam que não precisaria haver nenhuma outra discussão com
6101isso. Então, o Ministério retira essa proposta de fazer uma apresentação de um
6102texto.

6097

6098

6099**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Está certo. Agradeço, então, o
6100posicionamento do MME, retirando a necessidade de haver essa discussão. Houve
6101então já, o capítulo sugerido pela CNT, que tratava de veículos leves saiu e teremos
6102que ver depois Dr. João, a emenda sobre a questão da data, do prazo. Que se faça
6103o tratamento da Resolução dos veículos leves; eu peço, porque nós precisamos
6104colocar isso aqui já nas disposições transitórias. E passamos, então, ao art. 8º que
6105trata do diesel comercial. Aqui também, a nossa sugestão, e aí, por favor, o MMA,
6106seria que nesse art. 8º apresentássemos a mesma abordagem que foi feita no art.
61075º. Que colocasse que as características indicativas do óleo diesel comercial são
6108aquelas que estão definidas naquele anexo e que mantivesse o mesmo anexo. Até
6109por entender por analogia que a discussão é muito similar. Então, eu estou apenas
6110consultando o Ministério... Isso. A proposta aqui seria também de: as características
6111indicativas do óleo diesel comercial, por analogia, ao que foi feito no art. 5º. Essa
6112seria a nossa proposta, no intuito de avançar em relação ao que estava colocado
6113originalmente pelo MMA. A proposta do MME é a da exclusão desse artigo. Então,
6114eu acho que a Petrobrás gostaria de fazer algum esclarecimento. Por favor.

6100

6101

6102**O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – A questão de você colocar como
6103indicativo foi aquele ponto que nós colocamos no início. Não existe especificação
6104igual do diesel comercial e padrão. E como está no anexo I, essas especificações

6103estão iguais. Como há um acordo total com relação ao padrão, acho que você
6104colocar na legislação uma sugestão, acredito que não há problema nenhum. Agora,
6105quanto ao comercial nós não temos uma discussão final sobre isso. E você colocar a
6106mesma especificação fica complicado. Por isso que nós sugerimos retirar, pelo
6107menos do comercial, já que com relação ao padrão não existem dúvidas, estamos
6108todos alinhados. Deixando para a competência da ANP dentro desse prazo para
6109definir esse produto. Porque, senão ficará com as mesmas especificações.

6104

6105

6106**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu gostaria de ouvir a ANFAVEA
6107sobre esse aspecto, já que ela foi o elemento... Por favor, então, a ANP.

6107

6108

6109**O SR. WALDYR LUIZ R. GALLO (ANP)** – Na verdade o anexo I, ele coloca a
6110especificação do combustível de referência. Ele tem em vários itens limites mínimos
6111e limites máximos. Por exemplo, de cetanagem; ele tem uma faixa estreita de
6112densidade. São coisas que não se encontram no combustível comercial. Por isso ele
6113é um combustível de referência. É um combustível que tem características
6114diferentes. Então, não cabe dizer, das características indicativas que constam no
6115anexo I. O Anexo I se refere ao combustível de referência. E o combustível
6116comercial, que ainda não existe um acordo entre a ANFAVEA e a Petrobrás, vai ter
6117que ser montado e construído esse acordo nos próximos dois meses ou um mês,
6118para que a ANP então, possa fazer a especificação do diesel comercial. Mas ainda
6119está em discussão. Então, o anexo I, na verdade, não é indicativo de alguma coisa
6120que esteja, pelo menos, minimamente acordada. Então, nós sugerimos que seja
6121retirado mesmo.

6110

6111

6112**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Deixe-me só ouvir a ANFAVEA,
6113porque acho que eles são extremamente interessados nesse assunto.

6113

6114

6115**O SR. HENRY JOSEPF JR. (ANFAVEA)** - Boa-tarde. É óbvio que o combustível de
6116referência tem que ser um combustível muito bem amarrado, que foi aquilo que
6117explicamos de manhã. E o combustível comercial, quanto melhor, obviamente,
6118quanto mais qualificado melhor. Nós reconhecemos que existem dificuldades de
6119produção, dificuldades e limitantes quanto ao grau de qualidade que esse
6120combustível possa ter. Por outro lado ele também não pode se distanciar daquilo
6121que estamos falando do combustível de referência. Senão nós estaremos fazendo
6122um veículo que não é condizente com aquilo que depois... Nós já estamos abrindo
6123exceções naquilo que é possível, e essa exceção eu só consigo abrir na medida em
6124que eu tenho uma especificação de uma Resolução 32 da ANP, onde eu consigo
6125enxergar essa especificação como um todo. Então, eu sei que o que fato dos 50
6126PPMs, enxofre, nessa Resolução da ANP está acompanhado com certo grau de
6127número de cetana, com curva de silação, enfim, eu tenho uma condição de
6128avaliação o quanto aquilo pode ou não ser utilizado no veículo. Eu acho que deixar
6129aqui, simplesmente, sem nenhuma orientação para o que se espera do combustível
6130comercial, também vai nos deixar em uma situação muito no ar, com relação àquilo
6131que possa vir a ser depois especificado. Nós já tivemos conversando com a
6132Petrobrás; ela entende que pode fazer alguma coisa, mas esperamos que aquilo que
6133vá ser feito não é simplesmente pegar a Resolução 32 e abaixar o teor de enxofre.
6134Nós estamos imaginando que seja fazer um combustível com uma qualidade melhor.

6116 Eu realmente não sei como contemporizar essas duas situações. Eu entendo que
6117 colocar isso como uma amarração para o combustível comercial, talvez esteja forte
6118 demais daquilo que é viável de ser produzido, mas, por outro lado, eu fico com o
6119 receio do que aconteceria se ficasse totalmente solto no ar aquilo que seria o
6120 combustível comercial.

6117 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu queria fazer uma consulta. Que eu
6118 acho que estou tentando dar um encaminhamento já; estou entendendo a
6119 discussão. Nós temos aqui uma proposta do Ministério Público Federal que coloca
6120 ali no art. 9º: “À ANP caberá especificar o óleo comercial compatível às
6121 características do anexo I dessa Resolução dentro de 45 dias”. Poderia ser algo
6122 nessa direção? Suprimindo o art. 8º e mantendo essa ideia no art. 9º? Claro que eu
6123 não estou, no caso, considerando essas outras questões em azul aí. Por que me
6124 parece que é um pouco o que o próprio Dr. Kremer... Está muito próximo.

6118

6119

6120 **O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** - Nós podemos fazer uma...

6121

6122

6123 **O SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** – O MME também fez uma proposta no art.
6124 9º. Podemos até pensar aí...

6124

6125

6126 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Aí ela trás outras questões. No caso
6127 essa questão já é necessidade de acordo entre Petrobrás e ANFAVEA. Eu tenho
6128 certeza que vários aqui não terão acordo sobre isso. Por isso que não quero puxar
6129 essa discussão agora. São questões que, necessariamente, não estão na mesma
6130 linha. Então, estou querendo discutir as questões que estão na mesma linha. Essas
6131 questões hoje são esses aspectos de necessidade ou não de ter um anexo
6132 específico para o órgão comercial. Então, existe um entendimento por parte do
6133 MMA, da necessidade de fazer a manutenção da redação original. Existe um
6134 entendimento, por parte da ANP e Petrobrás, que não deveria ter nenhuma
6135 referência a esse anexo; pelo menos foi o que eu entendi. E existe essa
6136 possibilidade aí de redizer que esse óleo, que é o óleo comercial, obviamente ele
6137 tem que ser compatível com aquilo que é o padrão. Que é o de referência. Então, é
6138 um pouco nessa linha. Eu queria ver como evoluímos nessa direção.

6127

6128

6129 **O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Nós poderíamos ir para um meio
6130 termo e definirmos. Com certeza não temos questionamento quanto o enxofre, que é
6131 o grande móvel. Nós definiríamos o enxofre e as outras propriedades ficariam para a
6132 definição, que seria....

6130

6131

6132 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** - O que ele está propondo não estaria
6133 exatamente de acordo com aquela palavra compatível? Abarcaria todas essas
6134 variações que terão que ser negociadas em função da possibilidade de execução
6135 pelo fabricante do combustível.

6133

6134

6135 **O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – É. Podemos ter compatível com os
6136 níveis de emissão de requeridos, mantendo-se como base o teor de enxofre de 50

6136PPM, quer dizer, fixaríamos com certeza o enxofre e deixaríamos... Por que é
6137diferente o padrão. Não temos menor dúvida com relação a isso.

6137

6138

6139**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Dr. Kremer, nós tivemos hoje aqui,
6140categóricamente um posicionamento da ANFAVEA, em que fala da correlação
6141desses parâmetros na eficiência do motor, vamos dizer assim, para atender aos
6142parâmetros que estão definidos nessa Resolução. Então, não nos parece; não vou
6143chegar ao limite e dizer que tem que ficar todo o anexo. Mas não nos parece nem
6144um pouco contraditório dizer que esse óleo comercial tem que ser compatível. Para
6145mim é quase o óbvio o que nós estamos dizendo aqui. Então, eu não entendo por
6146que entramos na definição de um parâmetro específico. Ele vai ter que ser
6147compatível, ou então, o que foi dito antes não é válido; aqui nessa Câmara Técnica.
6148Essa é a minha preocupação. Estou colocando isso como orientação aqui para a
6149própria Câmara discutir. Se nós dissemos que havia a necessidade de manter todos
6150e decidirmos por manter todos, nos parece que nesse momento aqui a
6151compatibilidade tem que levar em consideração todos esses parâmetros. Senão nós
6152estamos sendo contraditórios com o que decidimos no art. 5º. Eu só estou querendo
6153posicionar esse aspecto.

6140

6141

6142**O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Às vezes as palavras nos são... Por
6143exemplo, sugerir, recomendar, definir; definir, às vezes... Eu não sei bem... Aí está
6144acima até do meu entendimento, essa questão do compatível. O que significa
6145compatível? Entendeu? É a mesma especificação? Não sei.

6143

6144

6145**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Na verdade, nós temos uma
6146especificação aqui que ela tem o *range*. Então, ela pode flutuar dentro desse *range*.
6147Na realidade você pode...

6146

6147

6148**O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Mas o *range* da especificação que
6149está é muito curto.

6149

6150

6151**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Por causa o padrão.

6152

6153

6154**O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Por que é padrão. Então, eu vou ter
6155que aumentar o meu *range* em determinadas propriedades. É isso que estamos
6156colocando. O que significa compatível? Essa é a preocupação. Para sairmos
6157também daquela armadilha: “Um combustível adequado”. O que é um combustível
6158adequado? Isso estava na Resolução 315.

6155

6156

6157**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Entendemos o problema. Vamos tentar
6158ver qual é a possibilidade de fazermos o encaminhamento dentro dessa questão.
6159Quer dizer, como o *range* no comercial pode ser maior que no padrão, entende-se
6160que esse anexo poderia trazer algumas dificuldades aí, e que não seriam relevantes
6161na discussão. Por favor.

6158

6159

6160 **SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Nesse aspecto aqui, estamos
6161entendendo, no caso da Petrobrás, que não quer entrar de cabeça em algo
6162desconhecido, que pode passar um grau de variedade muito grande ou muito
6163estreito. Agora, de qualquer modo nisso tudo que nós estamos estabelecendo aqui,
6164existem padrões de emissão de poluentes que são estabelecidos. Então, eu acho
6165que se casarmos isso aí, o Código Comercial compatível com a Resolução; com o
6166anexo I dessas resoluções, respeitados os padrões estabelecidos nesta Resolução.
6167Porque, de qualquer que seja o combustível comercial resultante do acordo, ele vai
6168ter que respeitar os padrões de emissão de poluentes estabelecidos na Resolução.
6169Concorda?

6161

6162

6163 **SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Concordo. Então, acho que nós
6164poderíamos estar; o óleo comercial compatível com os níveis de emissão vigentes
6165nessa Resolução. As características dele têm que estar compatíveis não com
6166aquele... Diz o padrão, que tem uma faixa (...), mas sim com os níveis de emissão
6167que estão sendo propostos.

6164

6165

6166 **SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Estaria satisfeito a ANFAVEA?

6167

6168

6169 **SR. HENRY JOSEPF JR. (ANFAVEA)** – Olha, é o tipo da coisa que é muito
6170etérea, nós conseguimos nos amarrar com isso. Eu vou dar um exemplo. Estamos
6171falando de um óleo diesel de referência que tem um número de cetana bastante
6172adequado. Bastante alto. O número de cetana do combustível em campo depois, se
6173ele for muito desacordo, se ele for muito baixo, os veículos vão começar a emitir
6174mais fumaça branca. Se você colocar isso em um dinamômetro e for medir as
6175emissões, as emissões vão estar dentro dos níveis adequados dos níveis limitados.
6176Agora, não se espera que um veículo com esse grau de tecnologia, venha emitir
6177fumaça branca. Então, quando falamos que tem que estar em acordo com os níveis
6178de emissões, tem que estar adequado, obviamente existe todo um complexo, toda
6179uma necessidade de compatibilidade entre os diversos quesitos, de tal modo que a
6180coisa possa ocorrer. Eu entendo a dificuldade aqui. Eu acho que remeter isso para
6181que seja discutido a nível da ANP e que seja apresentado em um prazo adequado,
6182eu acho que talvez seja um caminho. Porque, na medida em que venha a ser
6183apresentado, tenha isso feito ainda dentro de um prazo curto dentro desse ano, acho
6184que permite até ao CONAMA se posicionar, caso a aquilo que for discutido pela ANP
6185não seja dentro daquilo que se espera; do espírito que se espera com essa
6186Resolução. Então, talvez seja um caminho. Deixamos que aconteça essa discussão
6187no âmbito técnico, tentando ver se consegue se chegar a um bom termo nesse
6188aspecto, permitindo que isso ainda possa depois ajustado pelo CONAMA, caso se
6189perceba que isso vai ser um fator impeditivo ao que se almeja com essa Resolução.

6170

6171

6172 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Nós temos um problema sério aqui.
6173Não é um problema pequeno. É um problema sério, porque essa questão do diesel
6174comercial ela é a fundamental. Então, assim, eu acho que temos que ter muito
6175cuidado na hora de flexibilizar qualquer questão em relação às características
6176indicativas para o combustível. Essa é uma questão que é muito relevante e esse

6173tipo de discussão... Eu gostaria de ouvir o Ministério do Meio Ambiente sobre essa
6174discussão. Por favor, Zilda.

6174

6175

6176A **SRª. ZILDA MARIA F. VELOSO (IBAMA)** – Eu posso estar sendo até chata
6177Volney, mas eu vou voltar ao art. 1º. O que diz o art. 1º? Estabelece níveis de
6178emissão que têm que ser atendidos. Para que nós precisamos disso? Precisa ter o
6179motor e precisa ter o combustível. Então, é essencial que se tenha uma colocação
6180mínima do que esse combustível vai conter. Senão vai ser difícil. Nós vamos voltar à
6181discussão da Resolução 315. Não estou entendendo. Então, acho que se a ANP não
6182está concordando com o que colocamos, então, que proponha um novo anexo I.

6177

6178

6179O **SR. CLAUDIO A. ISHIHARA (MME)** – Essa parte em azul que está sendo
6180colocado aí é uma necessidade premente. Na verdade, talvez tenha sido um dos
6181maiores problemas na condução da própria Resolução 315. Exatamente esse
6182acordo que precisava ser feito. Porque, o que acontece aqui? Se você pegar um
6183combustível exatamente como o europeu e tentar implementar ele no País, você, de
6184um lado você pode: “Então, eu, para a indústria automobilística poderia ser mais
6185fácil. Eu posso simplesmente importar da minha matriz os motores, com pouca
6186modificação”. Talvez não precisasse investir, ou ter um custo elevado na hora de
6187você fazer essa transformação. Dou outro lado você tem a Petrobrás, que teria que
6188adaptar as suas instalações e criando um esquema para poder chegar naquela
6189situação que está sendo colocada no nível europeu. Então, na verdade, a 315 e todo
6190esse atraso que teve, foi exatamente para essa negociação chegar a um meio
6191termo, para que tanto a indústria automobilística, como os produtores de petróleo
6192pudessem se ajustar. Cada um chegando a um termo, para que saísse uma
6193especificação comum. Foi essa a demora. E essa demora ficou depois
6194consubstanciada em uma Resolução da Agência Nacional de Petróleo. Então, na
6195verdade, o problema maior e talvez o problema central até dessa Resolução como
6196um todo, é exatamente você ter isso especificado. E não é exatamente aquela tabela
6197do anexo I. Com certeza não será aquela tabela do anexo I. Quem analisou a
6198Resolução 315 e acompanhou vai ver que são duas portarias. Uma 32, e acho que
619935, se não me engano, e elas são ligeiramente diferentes uma da outra. Mas isso só
6200foi possível a partir deste acordo. Então, quer dizer, se queremos confluir para que a
6201coisa realmente funcione. E que todo o sistema possa atingir as metas que estão
6202sendo colocadas, é fundamental que exista essa negociação que foi bem no início
6203da fala de ontem. É fundamental e a agência a partir dessa configuração que foi
6204estabelecida entre os interessados. A agência vai fazer o estabelecimento em 90
6205dias. Essa é a proposta. Por isso que sugerimos que se tire o art. 8º e que se fique
6206com esse art. 9º, no sentido de estar substituindo e em breve teríamos essa
6207Resolução sendo colocada. Essa é a proposta. Por que ela é conjunta; o 8º e o 9º.

6180

6181

6182O **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu queria ouvir o Ministério Público
6183Federal primeiro, depois o Dr. Kremer; e depois eu vou encerrar, pois estamos mais
6184ou menos esclarecidos sobre o encaminhamento. Só quero chamar a atenção que
6185estamos discutindo o art. 8º e não o 9º. Mas não vencemos o art. 8º.

6183

6184

6185A **SRª. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** - Não tem problema nenhum ter a
6186indicativa. A indicativa proposta pelo MMA. O problema de excluir é não ter

6186indicativo nenhum. De incorreremos no mesmo erro. É bom ter um indicativo. Ainda
6187que não seja vinculante e que possa ter uma discussão depois. O que eu acho
6188importante no 9º, é que seja compatível. Ainda que compatível com a emissão de
6189poluentes, mas tem que se garantir que esse comercial que vai ser aprovado pela
6190ANP respeite aqueles limites com características mínimas.

6187

6188

6189**A SRª. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Eu queria tirar
6190uma dúvida. Pelo que eu estou entendendo, talvez com Petrobrás... Pelo o que
6191entendi até agora, aqueles limites estabelecidos, aquela faixa aceitável para o
6192padrão, ela é muito limitada com essa perspectiva de prova de motores de testes.
6193Agora, o comercial, quer dizer, especificar se o comercial, na realidade, significa
6194definir o afastamento máximo permissível para cima ou para baixo daquela faixa. É
6195isso.

6190

6191

6192**A SRª. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – É. Só que ele tem que respeitar
6193os limites de emissão.

6193

6194

6195**A SRª. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Se respeitados
6196os limites de emissão, aqueles parâmetros, quanto é aceitável que eles vão além ou
6197aquém daquele nível, daquela faixa permissível para o padrão, não é isso? Agora,
6198nesse contexto entra uma questão de negociação em termos de viabilizar as
6199possibilidades do produtor como do fabricante do motor. Então, não é só a ANP que
6200chega e define isso. Tem que haver uma grande negociação. Isso vem justificar uma
6201discussão de 45 ou 90 dias que está colocado ali.

6196

6197

6198**A SRª. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – Desculpa. Mas essa proposta do
6199Ministério de Minas e Energia, acho uma loucura colocar que a Petrobrás... Primeiro
6200que a Petrobrás tem o monopólio de fato, mas não de direito. Segundo que a
6201ANFAVEA representa as montadoras, mas podem ter importadores. Nós não
6202podemos colocar uma norma que todo mundo sabe que vai ter essa negociação e
6203que é preciso essa negociação, mas não devemos pôr isso na norma. Quem tem a
6204competência... Aí eu defendo a competência. É a ANP que regula. Mas não precisa
6205disso.

6199**A SRª. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Eu só quero
6200deixar claro que ela regula, mas não adianta ela colocar no papel sem ouvir as
6201partes.

6200

6201

6202**A SRª. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – Sim. Mas isso é do processo
6203dela. Ela já tem audiência pública.

6203

6204

6205**A SRª. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** - Nós estamos
6206concordando integralmente. É uma coisa de fato, tem que haver a negociação, mas
6207nem por isso tem que estar colocada na norma. Isso é claro.

6206

6207

6208 **O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Me assusta, e considerando
6209a necessidade de acordo entre a Petrobrás e a ANFAVEA nos primeiros 30 dias
6210desse prazo.

6209

6210

6211 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** - Mas nós não estamos pautando isso
6212aqui. Estamos discutindo o art. 8º.

6212

6213 **O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – O senhor está correto
6214Presidente. Eu é que estou profundamente errado. Peço desculpas.

6214

6215

6216 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – O Presidente sempre está certo.
6217(Risos!) Então, eu gostaria só de chamar a atenção. Por favor, conclua.

6217

6218

6219 **O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Eu prefiro não concluir.
6220(Risos!)

6220

6221

6222 **O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** – Bem. É só repisar aqui as
6223características indicativas. Seriam compatíveis com os níveis de emissão. Isso nós
6224entendemos. Acho que a preocupação de se colocar um indicativo da sua
6225especificação, não foi por causa de precisarmos saber o que é. Foi em cima do
6226problema que aconteceu na última resolução, e não é o caso que está sendo
6227colocado aqui. Eu acho diferente. E com relação à qualidade, sabemos que todas as
6228regiões, os países, eles normalmente especificam os seus produtos em cima do que
6229você tem. Em cima do esquema de refino europeu, com petróleo europeu, porque,
6230por exemplo, se na Europa é 51, no CARB da Califórnia, que é o lugar que tem
6231maiores restrições ambientais do mundo; não sei se tem um outro local, o CETAM
6232de referência é 48 para emissões. Então, nós temos que sentar e discutir. Por que
6233conforme seja, aquelas unidades que coloquei não vão servir. Eu vou ter que
6234arrumar outras unidades, como eu coloquei de HCC, que são muito caras. Custam 3
6235bilhões de dólares.

6223

6224

6225 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado. Então, acho que agora
6226estamos esclarecidos. Bom, eu não sei adianta, o nosso entendimento, a nossa
6227avaliação é que o fato de apresentar que há características indicativas não vincula
6228necessariamente. E que se houver a necessidade, pode haver uma alteração de
6229range nesse processo. E quem vai definir o combustível é a ANP. É dela essa
6230competência. Então, o entendimento do MMA é pela manutenção do art. 8º, nessa
6231forma, mantendo os termos do anexo. Então, encaminhando dessa linha, consulto
6232se os senhores Conselheiros têm acordo com essa... Certo? Então, aprovado por
6233unanimidade o art. 8º. Então, vamos ao art. 9º. Aqui temos a proposta de uma
6234alteração de 45 para 90 dias e de uma vinculação; que a especificação do ANP tem
6235que ser a partir de um acordo entre Petrobrás e ANFAVEA, nos primeiros 30 dias
6236desse prazo. Então, eu consulto o MME que já fez mais ou menos uma
6237apresentação anterior, mas se quiser complementar Dr. Botelho.

6226

6227

6228 **O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** –, Eu vou deixar que a ANP... Na verdade,
6229 indo no sentido de que precisamos realmente que isso aconteça na data de 2012. É
6230 fundamental que essa; pode até não estar bem colocado aí, mas, para os
6231 Conselheiros se sentirem confortáveis na decisão, sabendo que, obrigatoriamente,
6232 esse acordo precisa ser (...). Porque, se esse acordo não for feito, não vamos
6233 conseguir cumprir. Você pode colocar a data que você quiser aqui. A ANP, inclusive,
6234 pode escrever qualquer coisa e colocar em um papel para cumprir a data, mas ela
6235 pode não ser exequível depois, na data de 2012. Então, é importante que esse
6236 acordo, de alguma forma... Podemos até melhorar essa redação, mas esse acordo,
6237 obrigatoriamente precisa ser feito. Porque, senão vamos incorrer de novo no
6238 problema da 315.

6229

6230

6231 **O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Presidente, agora eu quero
6232 concluir. Assusta-me essa redação, porque a Resolução não tem condão de obrigar
6233 ninguém a fazer um acordo. E aí, de alguma forma estaremos amarrando a ANP a
6234 uma decisão que nunca pode sair. E outra coisa, essa redação é tão perigosa,
6235 porque havendo a necessidade de acordo entre a Petrobrás e a ANFAVEA.
6236 Primeiro, ela é a inócua, no sentido de que não pode se obrigar ninguém a fazer
6237 acordo; e depois ela é perigosa, pernicioso, porque, se não sair esse acordo, a ANP
6238 não pode regulamentar, porque existe a necessidade do acordo. Aí vamos cair, e,
6239 com todo respeito ao setor produtivo, à Petrobrás, à ANFAVEA, eu não quero fazer
6240 o corte por baixo; mas isso abre, inclusive, a possibilidade de alguém para
6241 travancar o processo e simplesmente não entrar em acordo. Então, se existe
6242 mesmo uma necessidade; e, obviamente existe, porque os órgãos têm que ser
6243 ouvidos. Colocamos, então, a necessidade de oitiva ou de consulta à Petrobrás e à
6244 ANFAVEA, e como gestor público, eu não posso retirar o condão da fé pública que
6245 outros gestores têm como o da ANP. Tenho certeza que eles chegarão ao melhor
6246 denominador possível. Creio que seria uma redação mais adequada, porque essa é
6247 inócua por um lado e a negativa por outro.

6232

6233

6234 **A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Eu tenho só uma dúvida. Primeiro, eu
6235 concordo em gênero, número e grau, com o que o Thiago falou. Outra coisa é uma
6236 dúvida de por que foi retirado... Aí acho que é o MME que tem que falar; tendo por
6237 base estabelecida na Resolução CONAMA 373/2006. Apenas uma explicação do
6238 porquê de ter sido retirado isso.

6235

6236

6237 **O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Presidente, só uma questão
6238 de ordem. Quero que conste em ata que a representante da Sociedade Civil
6239 concordou em gênero, número e grau com o representante da ANAMMA, viu?

6238

6239

6240 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Está registrado. Por favor, Dr. Botelho.

6241

6242

6243 **O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – A 373 é a Resolução que fala do diesel
6244 metropolitano, não é isso? E como nós entendemos, na verdade, não é exatamente
6245 retirar. Existe um parágrafo logo em seguida... Acho que não veio. Acredito que deva
6246 ter havido um lapso. Eu posso até pegar ali. Eu vou dar a palavra e vou pegar a
6247 redação que nós fizemos. É por que existe uma incompatibilidade, porque a 373 diz

6244que você tem que disponibilizar o melhor diesel na área metropolitana. Ao mesmo
6245tempo em que você tem que disponibilizar esse mesmo diesel para estes veículos
6246da P7. Então, como você não tem um volume muito grande, se você deixar... Nós
6247não estamos descaracterizando, estaríamos agregando. Na verdade, você pode até
6248executar o que a 373 diz. Mas depois de disponibilizar para o P7. Esse é termo.

6245

6246

6247**O SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** - Nesse caso específico é porque no art. 9º,
6248nós temos uma outra proposta que pode ser colocada à mesa, que diz basicamente
6249o seguinte: “O combustível para atendimento à fase P7 será disponibilizado para
6250veículos pesados novos, e, havendo disponibilidade adicional, aos demais veículos
6251dos municípios e microrregiões constantes da Resolução CONAMA 373/2006”. Ou
6252seja, ao invés de nós, simplesmente, tirarmos este combustível e não disponibilizar
6253para nenhuma outra região metropolitana, a gente faria o seguinte... Cumprir
6254primeiro a Resolução que trata do P7. Em havendo a disponibilidade, porque isso a
6255cada momento vai entrar uma unidade nova da Petrobrás, e vai se aumentar essa
6256disponibilidade. E havendo disponibilidade, e não tendo veículos novos nessa
6257mesma proporção, não é imprudente colocarmos esse produto para onde precisa
6258mais, que aonde? Nas microrregiões e municípios, definidos de acordo com aqueles
6259critérios da 373. Porque achamos que é bem plausível.

6248

6249

6250**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – É que assim, tem três questões que
6251estão misturadas aqui. Eu queria organizar um pouco a discussão agora. Por que é
6252o seguinte: Dr. Ishihara, por favor, me corrija se eu estiver enganado, se isso que o
6253senhor apresentou agora tem relação com aspectos da Relação CONAMA 373, que
6254seria o parágrafo, não é? Parece extremamente relevante essa questão, acho que
6255temos que adicionar ela e discutir especificamente essa questão da 373, dessa
6256disponibilidade.

6251

6252

6253**O SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** – Desculpe. Foi uma falha nossa, porque
6254ontem, quando fomos transcrever de novo os assuntos, esquecemos de colocá-lo.

6254

6255

6256**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então vou pedir, por favor, que já
6257acrescente aqui, porque senão fica muito difícil organizarmos essa discussão.
6258Colocar esse parágrafo aí. Porque na realidade nós temos três questões, e aí só
6259está aparecendo duas. Que é a do prazo, a questão do acordo, e o último ponto,
6260essa questão da 373, que não está claro. Eu não queria misturar essas discussões.
6261Dr^a. Zilda, a senhora gostaria de usar a palavra?

6257

6258

6259**A SR^a. ZILDA MARIA F. VELOSO (IBAMA)** – Por favor, representando o MMA. Eu
6260acho que esse parágrafo que foi lido agora, ele tem a ver com distribuição e estamos
6261falando do *caput* sobre especificação do óleo. Então, eu acho que as duas coisas
6262não podem ser tratadas ao mesmo tempo. Segundo coisa, eu não concordo com a
6263proposta. Nós não concordamos com a proposta do MME de incluir essa parte de
6264negociação no fim do artigo. Então, se é para colocar a negociação, inclua o MMA
6265também, que tem interesses em relação às emissões. E o combustível está ligado
6266diretamente às emissões. Então, inclua-nos também nessa negociação. Mas nós, a

6260 princípio, não somos favoráveis à inclusão dessa parte da negociação e ficaríamos
6261 com a proposta que o Ministério Público Federal fez.

6261

6262

6263 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Certo. Eu gostaria agora... Sobre essa
6264 questão Doutor.

6264

6265

6266 **O SR. HENRY JOSEPF JR. (ANFAVEA)** – Eu queria declarar que nós da indústria
6267 automobilística também não nos sentimos confortáveis com essa situação de
6268 estabelecermos um acordo com a Petrobrás para aquilo que vá ser especificado.
6269 Parece-nos que tem que ter um órgão regulador participando dessa discussão e
6270 tomando as providências necessárias para que seja adotada uma especificação
6271 adequada. Não é um embate entre indústria automobilística e Petrobrás que vai
6272 resolver a qualidade do combustível que vá ser distribuído.

6267

6268

6269 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado. Eu gostaria de fazer o
6270 seguinte encaminhamento: tem duas questões, que eu acho que os Conselheiros
6271 que estão razoavelmente... Pelo menos eu queria propor. Quer dizer, eu acho que
6272 consultaria sobre essa questão do acordo. Parece-nos que essa questão do acordo
6273 não é pertinente para essa Resolução e criaria uma fragilidade muito grande. Por
6274 outro lado, acho que nós podemos atender a questão do prazo de 45 para 90 dias.
6275 Não nos parece que seja grande problema ter que facilitar essa negociação durante
6276 o prazo de 90 dias; especificação. Parece plausível esse tipo de discussão. Eu
6277 gostaria de saber se gostariam de algum esclarecimento a mais sobre esses dois
6278 temas. Então, nós temos uma questão pendente nessa, que é essa discussão da
6279 Resolução 373 e da distribuição; que para nós isso não está claro. Então, eu
6280 gostaria que o Ministério do Meio Ambiente esclarecesse sobre a necessidade da
6281 manutenção do que está estabelecido na Resolução 373 no *caput* e já se
6282 posicionasse em relação a essa proposta do MME. Eu pediria ao nosso pessoal de
6283 apoio a Resolução 373 aqui para disponibilizar. Eu gostaria primeiro de ouvir o
6284 Ministério do Ambiente, porque ele é que é o proponente da redação original. Eu
6285 queria uma justificativa da redação original antes de discutir qualquer alteração.

6270

6271

6272 **O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Eu vou tentar. A Resolução 237 não fala não é
6273 de diesel metropolitano, é aquele DMTE que tiramos. É diesel com menor teor de
6274 enxofre. Quando quisemos colocar que esse diesel respeite, a distribuição dele, o
6275 que está na Resolução do CONAMA 372. Que tem critérios para ser distribuído e os
6276 locais para serem distribuídos. Aquela preocupação do Ministério Público: “Onde é
6277 que vai ter esses critérios é onde vai ter”, já estão definidos naquela Resolução do
6278 CONAMA 273. É outra que se tirar daí, também é outra Resolução que vai ficar
6279 inócua. Se ela foi feita para isso.

6273

6274

6275 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então, só uma pergunta. A 373 não vai
6276 ter que ser revista em função desse negócio? Não há necessidade?

6276

6277

6278 **O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – E nem é essa a proposta. A proposta não é
6279 retirar a 373. A questão do parágrafo. O que modifica em relação à discussão, se
6280 vocês concordam ou não...

6279

6280

6281 **O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Não vejo problema nenhum. Eu acho que de
6282 uma forma ou de outra se diz a mesma coisa.

6282

6283

6284 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Não gente. É que essa questão tem
6285 uma série de outras relações aí, e eu não queria que se passasse sem uma
6286 reflexão.

6285 **O SR. RICARDO HASHIMOTO (Fecombustíveis)** – Eu gostaria até para meu
6286 esclarecimento também, saber em que a 373 vai interferir na especificação. Por que
6287 se nós estamos falando que são dois problemas como o senhor mencionou agora, o
6288 9º é especificação, o 10º começa a partir para a distribuição. Então, acho que se o
6289 que está se falando é que a 373 diz que existem dois tipos de diesel que são
6290 comercializados em áreas distintas, por uma sistemática ambiental, eu acho que ela
6291 tem que ser até tirada. Não está contribuindo para o conceito: especificar diesel de
6292 melhor especificação que seja a S10, mas, não importa onde ele vai existir. O
6293 problema é outro, onde ele vai estar colocado. Então, eu acho que, realmente, não
6294 contribui para o artigo em si que é a ANP que vai fazer. Aí nós estamos realmente
6295 colocando a quem deve ser. Independente e tirando, inclusive, outros atores; é a
6296 ANP. Quando, e obedecendo talvez esse 7º, que não sei exatamente. Talvez aí
6297 tenha alguma pertinência. Mas a 373, pelo que eu vi muito rapidamente, se é para a
6298 divisão geográfica do diesel, coisa que eu discordo e que já falei, não especifica
6299 diesel não.

6286

6287

6288 **O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – Na verdade você diz o melhor diesel na
6289 região metropolitana. É isso. E aí achamos que é incompatível, uma vez que não
6290 tenho esse diesel em grande quantidade, e eu tenho que focar ele nos veículos
6291 novos. Então, vou fazer a minha distribuição focando isso. Se eu tiver que focar isso
6292 mais o dispositivo da Resolução 373, o volume vai aumentar. E não tem volume
6293 para isso. Então, o que nós estamos pedindo a sensibilidade é: primeiro você atende
6294 a P7, e depois, se tiver disponibilidade, você atende o que está especificado na
6295 Resolução 373.

6289

6290

6291 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Está bem. Mas eu quero ver se pode
6292 se fazer isso. Abrir esse § único com uma discussão de um artigo específico. Pode
6293 ser?

6292

6293

6294 **O SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** – Ele pode ser um artigo específico, ou então
6295 ser colocado como § único em outro lugar. A questão da colocação em si é o
6296 menos... É por que aqui já estava falando. Por isso que citamos.

6295

6296

6297 **O SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** – Certo. Mas vamos por enquanto separar
6298 essa discussão?

6298

6299

6300 **SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** – Nós aceitamos isso, não é? A outra
6301 questão é com relação a essa questão do acordo. Nós podemos rever o texto se for
6302 o caso, para um texto mais plausível. Mas o que não dá é prescindir desse acordo.
6303 Nós podemos falar...

6301

6302

6303 *(Intervenção fora do microfone)*

6304

6305

6306 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Gente, por favor. Eu não vou abrir
6307 essa discussão para o Plenário. Essa discussão é daqui.

6307 **SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** – Me desculpe, mas eu estou representando
6308 a posição do MME, e digo uma coisa: que isso não é considerando a posição
6309 pessoal; é uma posição do Ministério de Minas e Energia... Sim, mas eu estou com a
6310 palavra agora Dr^a. Zilda. Quando a senhora manifestou-se me digei não a ouvi-la.
6311 Então, é o seguinte: nós podemos, sim, discutir esse assunto, está bem? Mas o que
6312 eu falo... O que nós alertamos desde o início; a questão nem são as palavras é ter
6313 esse acordo. Senão nós vamos ter a mesma situação da Resolução 315. Se não
6314 houver esse acordo, pode falar, porque à ANP cabe regular e cabe fazer essa
6315 especificação. Ela pode fazer isso sim. Só que seguinte: se ela fizer isso sem ouvir
6316 os entes, corremos o risco de chegarmos lá em 2012 ou 2013, e, ou não temos o
6317 combustível ou não temos o veiculado adequado. Esse é ponto. Então, a forma e o
6318 que está escrito, nós podemos até reconsiderar o texto, tirar, deixar tudo; mas deixar
6319 bem claro a todos nós, que se não houver esse acordo nós vamos falhar. Não só o
6320 MME, não é só a ANP e a ANFAVEA. Somos todos nós que estamos aqui.

6308

6309

6310 **SR^a. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Eu concordo
6311 plenamente que esse acordo é necessário. Agora, eu não vejo (...) nenhuma em
6312 fazer constar no texto que há a necessidade de um acordo. Haver a necessidade de
6313 um acordo não significa que o acordo vá acontecer. Não acho que não devemos
6314 colocar. Mas, se tiver texto aí: “É necessário um acordo entre tal e tal...”, isso obriga
6315 para que o acordo seja feito? Não. O acordo pode mesmo assim não acontecer.
6316 Então, acho que não há efetividade nessa citação.

6311

6312

6313 **SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** – Sim. Com certeza, concordo contigo. E nós
6314 poderíamos talvez, escrever de uma forma mais elegante, após: “...Lei 8723/93,
6315 ouvidos os produtores de combustíveis e...”.

6314

6315

6316 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Ok. Essa é mais ou menos... Acho que
6317 estamos encerrando esse ponto aqui. Isso vem ao encontro com a proposta que o
6318 Dr. Thiago tinha feito aqui. Então, acho o seguinte: questão aos 90 dias não vemos
6319 problema. Retira-se essa questão da Resolução 373 e passe ela para um § único de
6320 um outro artigo, ou se passa para um artigo específico. Isso nós veremos; e coloca,
6321 extermine-se ali se ouvindo o setor produtivo. Só um pouco. Nós vamos agora
6322 acertar isso aqui no âmbito da Câmara Técnica.

6317

6318

6319A **SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Ao que me consta, a própria
6320regulamentação da ANP e os procedimentos, eles exigem a consulta. Então, não é
6321só o setor produtivo ou o setor de combustível que pode se manifestar. Qualquer
6322cidadão pode fazer essa manifestação. Então, acho que não cabe em um resolução
6323nós colocarmos isso. Entendeu? Por que já existe um regulamento para isso. Nós
6324não precisamos. Porque não é só o setor produtivo e de combustíveis.

6320

6321

6322**O SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** – Eu concordo sim, com o teu argumento. E
6323de fato toda a sociedade é ouvida, na medida em que qualquer resolução é colocada
6324em consulta publica durante um período de 30 dias e depois é feito uma audiência
6325pública. Então, isso é dado a toda a sociedade, não somente. A questão de ressaltar
6326o setor produtivo e de combustíveis é por que se esses dois atores não chegarem a
6327um acordo, não vamos conseguir chegar a alguma coisa. Então, nós podem até tirar.
6328Não vamos fazer nenhum cavalo de batalha de colocar ou ouvir o setor produtivo.
6329Foi só uma sugestão que me ocorreu no momento em que eu estava falando.

6323

6324

6325**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado Dr. Ishihara. Nós temos que
6326acelerar um pouco agora, porque estamos realmente dando voltas no assunto aqui.
6327Acho que os procedimentos são da própria ANP. A ANP tem esses procedimentos já
6328especificados. Então, nos parece que dentro da linha que nós temos aqui,
6329concensuada dentro da Câmara Técnica, nós trabalharemos, então, com o seguinte
6330texto: “À ANP caberá especificar o óleo comercial dentro de 90 dias, contados a
6331partir de sua publicação desta Resolução, observando o dispositivo do art. 7º na Lei
63328723/83”. Porque a questão do anexo I já está resolvida no art. 8º. É isso, não é?
6333Então, nós precisamos... Essa questão da extensão... Então, ficou o seguinte texto:
6334“À ANP caberá especificar o óleo comercial, dentro de 90 dias, contados a partir da
6335publicação desta Resolução, observando-se o disposto no art. 7ª da Lei 8723”. Óleo
6336diesel comercial. Certo? Eu tenho a seguinte pergunta para o MME. Dr. Botelho?
6337Esse § único, nós podemos colocar ele em um art.10º? Seria essa a sua sugestão?

6326

6327

6328**O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – Na verdade, achamos que ele é importante,
6329mas a posição dele... Mas já tinha que ser aí na seqüência.

6329

6330

6331**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Estou pedindo uma sugestão ou um
6332artigo específico... Então, vamos retirar... Acho que a parte do MPF está
6333compatibilizada com a redação acima, Dr^a. Ana?

6332

6333

6334**O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – Colocaria “compatível” naquela redação?

6335

6336

6337**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Pode tirar essa? Vamos tratar esse §
63381º como um artigo? É questão de distribuição, não é? Eu volto ali para aquele artigo.
6339Acho que ele tem que vir logo a seguir. Aqui, antes... Por favor. Gente, eu peço
6340atenção agora. A minha dúvida é: eu ia propor inserimos esse artigo agora antes do
6341art. 10º. Essa proposta do MME como um artigo. Essa emenda, para que
6342discutamos como um artigo. Seria um novo art. 10º. Então, fica artigo. Proposta de
6343artigo. “O combustível para atendimento da fase P7 será disponibilizado para os

6338veículos novos, e havendo disponibilidade adicional, aos demais veículos dos
6339municípios, e microrregiões da Resolução CONAMA 373/2006”. A Conselheira Ivy
6340queria fazer um comentário.

6339

6340

6341**A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Conversando com a representante do
6342Ministério Público Federal, nós encontramos uma outra Resolução aqui, que
6343também fala sobre um assunto de interesse desse artigo, que é a 226 de 97. E nela
6344consta um cronograma de implantação por regiões. Então, se citarmos também,
6345juntamente com a Resolução 373, essa 226 de 97, estaremos reforçando essa
6346implantação, e garantir que municípios que não sejam contemplados pela Resolução
6347373, não tenham essas condições, sejam incluídos nos benefícios desse artigo.

6342

6343**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Por favor, Paulo Macedo.

6344

6345

6346**O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** - Me preocupa deixar uma condição em um
6347artigo da Resolução. E se não houver disponibilidade adicional? Nunca mais vai ter
6348o combustível S10 para o resto do País? Só vai ter para os veículos P7. Então, em
6349havendo disponibilidade, eu acho que prioritariamente para a fase 7 e logo após
6350para os outros veículos, porque a necessidade, o nosso ideal é que o combustível
6351de melhor qualidade seja distribuído em todo o País, para todos os veículos. O P7, a
6352exceção é só o primeiro ano do P7, que é que está se abrindo. É só uma coisa para
6353os Conselheiros pensarem.

6347

6348**A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Eu concordo com o Paulo. Não é
6349havendo disponibilidade. É como uma seqüência. Então, prioritariamente para
6350veículos novos e posteriormente aos demais veículos dos municípios.

6349

6350

6351**O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS)** - Eu acho que a Resolução que trata
6352da distribuição de diesel de baixo enxofre fala em disponibilidade também.

6352

6353

6354**O SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** – Esse é um texto que nós copiamos
6355basicamente de lá. Seria interessante até se checar na Resolução 373, para ver o
6356texto melhor. Mas, de qualquer forma, essa sugestão não faz nenhuma diferença
6357para nós.

6355

6356

6357**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Por favor, Rudolf. Preciso de um
6358posicionamento do Ministério em relação ao entendimento da importância da
6359manutenção... Para justamente termos uma priorização; termos um ordenamento da
6360disponibilização do diesel de melhor especificação.

6358

6359

6360

6361**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Isso. Agora, é muito claro para nós; e acho
6362que para os Conselheiros todos, que a médio e longo prazo, o objetivo é que todos
6363os veículos do País utilizem esse óleo diesel de melhor qualidade. Nós já abrimos
6364aqui que no primeiro vão usar o 50; a Petrobrás vai introduzindo pouco a pouco o
6365S10 no mercado. Mas, acho que ele tem que ter uma... Primeiro é necessário nós

6362 termos esse tipo de artigo, e entendo que fique claro isso. Que à em médio prazo, o
6363 objetivo é que haja esse combustível em larga escala em todo o País.

6364

6365

6365 O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Obrigado Dr. Rudolf. O Ministério de
6366 Minas e Energia está colocando esse aprimoramento aí na sugestão que foi feita
6367 pelo MME. Há concordância, porque parece que o espírito era nessa direção, só
6368 uma preocupação, porque parece que na forma que está escrito cria certa limitação
6369 ao avanço dessa disponibilização. Então... Não cria uma obrigação.

6366

6367

6368 O SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME) – Logicamente que o Ministério pensa no
6369 sentido de se ter uma priorização, só para você marcar... É uma coisa para evitar o
6370 que está acontecendo hoje; de interpretação de resoluções diferentes do que está
6371 no CONAMA. Como por exemplo, e aí com razão eu diria o município de São Paulo,
6372 avocar a 373 para receber o diesel de menor teor de enxofre. Qual é? É 50? Eu
6373 também quero receber, porque pela 373 diz isso. E se fazemos outra resolução que
6374 fala para diesel P7, qual é a que vale mais? É essa daqui ou a outra que já está
6375 publicada a mais tempo? Então, isso é só para dar um ordenamento e uma
6376 priorização do que nós entendemos que atenderia tanto aos veículos novos; e
6377 também a havendo disponibilidade, para os outros veículos. Logicamente que isso
6378 será feito apenas nesse período de transição, porque havendo disponibilidade, todo
6379 esse diesel vai se alastrando para todas as regiões metropolitanas.

6369 O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Obrigado Dr. Ishihara. Por favor.

6370

6371

6372 O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS) – Só um comentário. Nos artigos
6373 posteriores tem a definição de que vai haver uma discussão, uma distribuição do
6374 diesel, dos tipos de diesel. Quer dizer, tem até dado um prazo para isso. Vai ser
6375 coordenado pelo MME e o MMA, e aí nós vamos ver justamente, a partir dos anos
6376 vindouros, 2012 e 2013, essa distribuição. Ela estará definida. Eu acho que é
6377 artigo... É o décimo da nossa Resolução. Aqui da nossa Resolução mesmo. Então,
6378 eu não sei se já estamos definindo que vai ser...

6373

6374

6375 O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Por isso que eu perguntei ao MME
6376 sobre a manutenção da...

6376

6377

6378 O SR. FREDERICO KREMER (PETROBRAS) – A nossa sugestão é que poderia
6379 tirar. Já estará sendo feito esse trabalho, em conjunto: MME e MMA; para ver a
6380 disponibilidade dos tipos de diesel ao longo o tempo e a sua distribuição. Eu acho
6381 que...

6379

6380

6381 O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Vamos ver aqui, porque tem mais uma
6382 questão aqui. Antes do MME se posicionar, eu queria ouvir do Ministério do Meio
6383 Ambiente, IBAMA, a questão inclusão da Resolução 22697. Por que na realidade, a
6384 226 trata das regiões metropolitanas; de onde se disponibilizaria o diesel de melhor
6385 qualidade. É isso? Por favor, Paulo Macedo que é o *expert*.

6382

6383

6384 **O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Se juntar as duas, digamos, aumenta o número
6385 de municípios a receberem o melhor diesel, porque a 373 estabelece critérios para
6386 você receber um diesel de menor teor de enxofre. Se você aplicar esses critérios ao
6387 pé da letra, como está a 273, retira alguns municípios que hoje recebem esse diesel
6388 pela Resolução 226. Então, se você acrescentou a 226, significa você garantir, no
6389 mínimo que as regiões que estão recebendo hoje, um diesel de menor teor de
6390 enxofre que continuem recebendo.

6385

6386

6387 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Certo. Mas na haveria uma
6388 hierarquização? Quer dizer, primeiro aqueles da 373 e depois os da 226? Por que se
6389 foi criado uma restrição, é porque na 373 se procurou atingir as áreas de pior
6390 qualidade.

6388

6389 **O SR. PAULO MACEDO (IBAMA)** – Eu diria que é o contrário. Se quiser história
6390 nós trazemos, mas eu diria que é o contrário.

6390

6391

6392 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Está bem. Eu pergunto ao Ministério
6393 de Minas e Energia... Por favor, MMA e MME, preciso saber se existe um acordo
6394 sobre essa proposta.

6393

6394 **O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** - A nossa é que se corte; que não haja esse
6395 artigo e que tenhamos no plano toda essa estratégia de distribuição. Nossa proposta
6396 é essa.

6395

6396

6397 **O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – Na verdade, nós temos uma preocupação
6398 sim com o volume do material que precisa ser disponibilizado. Eu acho que ele pode
6399 sair daqui e entrar como um dos artigos do art. 10º, conforme proposto pelo
6400 Ministério. Sem prejuízo do art. 10º. Então, a nossa proposta é realmente que se
6401 mantenha essa proposta aqui do artigo, mas que ele possa ser deslocado dessa
6402 posição aqui, para o art. 10º e será um dos parágrafos do art. 10, conforme o
6403 Ministério está propondo.

6398

6399

6400 **A SRª. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – A sua proposta
6401 é colocar junto com o art. 10º, aonde trata: "...do plano de distribuição que contemple
6402 prioritariamente...".

6401

6402

6403 **O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – No plano de distribuição teria que ter isso
6404 em mente. É lógico que ele estará preocupado com a 373, mas isso realmente
6405 necessita de disponibilidade de volume. E isso acontece paulatinamente. Eu acho
6406 que a preocupação do MMA, de que de isso seja distribuído no maior número de
6407 posse que seja o padrão, vamos dizer assim, que vamos deixar de ter dois tipos de
6408 diesel em breve; mas, quando isso acontecer esse tipo de discussão perderá a sua
6409 importância, mas até que isso aconteça isso é importante. Porque que a Resolução
6410 CONAMA 373 não é mais importante do que essa Resolução que nós estamos...
6411 Quer dizer, você para botar pesos e medidas, é importante que se estabeleça um
6412 critério de corte. E o critério de corte é esse aqui. Eu acho que tem que ficar.

6404

6405

6406 **A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Eu tenho uma pergunta e daí uma
6407 alteração na proposta que nós fizemos. Por que nós pegamos a 226? Porque nela
6408 tem uma lista, uma tabela que fala das prioridades de aplicação. Só que essa
6409 Resolução, se nós pegarmos ao pé a letra, essa tabela venceu em 2000; só que
6410 existe uma Resolução da ANP que determina essa lista de regiões metropolitanas.
6411 Essa sim, contemplaria o nosso objetivo de estar colocando uma outra resolução. A
6412 226 no caso. Eu não sei o número dessa Resolução da ANP. Alguém pode me
6413 ajudar?

6407

6408

6409 **O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – Uma resolução ANP que fala sobre áreas
6410 metropolitanas. Nós vamos localizar.

6410

6411 **A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Está bem. É uma outra coisa. Quando
6412 colocamos prioritariamente para veículos... 15 de 2006? Está bem. Então, quando
6413 colocamos prioritariamente para veículos novos, ao mesmo tempo estamos
6414 colocando uma limitação regional, citando a 373 e essa Resolução ANP 15/2006,
6415 então coloca: “Prioritariamente para veículos novos em todo o território nacional”.
6416 Porque, senão, estaremos colocando apenas para veículos novos que estiverem
6417 nessas listas.

6412

6413

6414 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Ok. Só fazer uma pergunta aqui para a
6415 Dr^a. Ivy. Eu estou vendo que nós temos um artigo específico que trata do plano de
6416 distribuição. E aí não seria melhor tratarmos essa questão; entrar com essa... Como
6417 uma discussão dentro de um parágrafo do artigo que trata de distribuição, que é o
6418 art. 10º.

6415

6416

6417 **O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – Eu posso sugerir aqui isso? Pegue esse
6418 material aqui. Vá ao art. 10º do MME. Parágrafo. § 1º passaria a ser. Ela foi
6419 construída... Todo mundo deu contribuição. Aí você renumera os outros, por favor.

6418

6419

6420 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Vamos trabalhar. Na realidade está
6421 meio confuso aí todo esse processo do art. 10º. A proposta é que nós tragamos essa
6422 discussão para dentro do art. 10º. Então, eu queria ir para o *caput* do art. 10º. Então,
6423 o 9º já foi aprovado. Coloca aí. Esses dois... Eu não vou decidir sobre isso agora. Vá
6424 para § do art. 10º. Está bem? Nisso aí nós voltamos. Primeiro eu quero acertar o
6425 *caput* e depois nós viemos aí. Pode ser? Porque aí vai ao encontro... Tem um artigo
6426 que vai tratar da distribuição, a questão do plano, tudo junto. Porque esse negócio
6427 está ficando muito fragmentado. É a proposta do MME e aí a proposta do MMA,
6428 Vidágua. Também. As duas. Nós não vamos discutir agora qual é a certa ou a
6429 errada. Vamos para o *caput* agora. “Os tipos de óleo diesel e a oferta no território
6430 serão definidos conjuntamente pelo MMA e MME, tendo por base o estabelecido nas
6431 presentes resoluções: CONAMA 315 e 373”. Aí nós temos até a referência à própria
6432 373 aí. Nós temos nesse *caput* uma proposta de supressão total do MME, MMA,
6433 IBAMA e CETESB. Art. 10º. Eu estou aqui na versão impressa de ontem. Eu tenho
6434 uma proposta aqui que está de supressão. Que é MME, MMA, IBAMA e CETESB. É
6435 isso mesmo? Seguinte: eu vou interromper por cinco minutos para dar uma acertada
6436 na estrutura. Todo mundo toma uma água e ficamos aqui. Eu e Botelho. Cinco

6421 minutos. Vamos organizar aqui. Eu não sei se alguém mais quer ajudar; algum
6422 Conselheiro, porque esse artigo 10º está com muitas emendas e elas estão fora de
6423 lugar.

6422

6423

6424 (Pausa)

6425

6426

6427 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Bom, retomando a reunião no ponto
6428 do art. 10º. Eu queria apenas, por favor, vamos colocar a proposta original. Então, a
6429 proposta original, justamente esse art. 10º que trata das atribuições. Não sei se o
6430 Conselheiro Thiago está também... A proposta original tem a seguinte redação: “Os
6431 tipos de óleo diesel em oferta no território serão definidos conjuntamente entre o
6432 MMA e o MME, tendo por base o estabelecido nas Resoluções 315 e 373”. § 1º:
6433 “Dentro de 30 dias os Ministérios citados no *caput* de desse artigo, deverão
6434 apresentar um planejamento da oferta para o tipo de diesel e localidades a serem
6435 atendidas; volumes e data de início de distribuição de acordo com as necessidades,
6436 para a implementação dessa Resolução. § 2º: “A ANP e refinarias de petróleo
6437 devem apresentar, respectivamente, um plano de distribuição de produção por tipo
6438 de óleo diesel, de acordo com as características a serem especificadas dentro de 60
6439 dias contados a partir de sua publicação a fim de subsidiar as decisões dos
6440 Ministérios referidos no *caput* desse artigo”. § 3º: “As empresas envolvidas nas
6441 atividades de produção, importação e distribuição de combustíveis, mencionadas no
6442 *caput* desse artigo deverão se responsabilizar pelo cumprimento do plano a ser
6443 apresentado, garantido sua disponibilidade no volume e antecedência necessários à
6444 distribuição em postos geograficamente localizados; e permitam, dentro da fase P7,
6445 percorrer território nacional sempre abastecendo com diesel adequado”. § 4º: “Plano
6446 de distribuição supra referido deverá contemplar também as características de
6447 produto e as necessidades de infra-estrutura para a comercialização de reagentes
6448 utilizados pelos catalisadores seletivos de redução NOX”. Bom, o que acontece?
6449 Quería até esclarecer ao Dr. Thiago, que conversando com os nossos colegas do
6450 Sindicon, se for necessário eles vão fazer esclarecimentos. Até por que, algumas
6451 das preocupações deles já foram contempladas nessas novas versões. O que nós
6452 tínhamos? Nós chegamos a duas, na realidade, praticamente dois substitutivos, em
6453 relação a essa proposta original. Um que congregou o MMA, IBAMA, CETESB e
6454 Ministério Público Federal; e outro que congregou o Ministério de Minas e Energia,
6455 ANP e Petrobrás, basicamente. E o Sindicon também. Eu pediria, primeiramente ao
6456 Ministério do Meio Ambiente, para falar. Esclarecendo aqui a Câmara. Entende
6457 como necessário a alteração do documento base, porque esse documento foi uma
6458 proposta do próprio Ministério do Meio Ambiente, quer dizer: No que ele está vendo
6459 a necessidade de aprimorar e logo a seguir eu passo a palavra para o Ministério de
6460 Minas e Energia, também para fazer a sua discussão em relação às sugestões e
6461 emendas ao texto base. Por favor, Dr. Rudolf.

6428

6429

6430 **O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Nós, com base no que ouvimos aqui ontem e
6431 hoje de algumas conversas, ouvimos até a própria ANP; embora, a proposta ANP
6432 não é dela, mas nós ouvimos também. Qual é a nossa premissa? O que nós
6433 queremos como Ministério do Meio Ambiente, ter um instrumento não mão para
6434 acompanhar desde já, o cumprimento dessa Resolução. Não queremos chegar aqui
6435 no dia 1º de janeiro de 2012 para ver se o caminhão está na rua e em 2013 para ver
6436 se na bomba de combustível tem o S10. Então, nós queremos um instrumento que

6431 seja o instrumento com que a Comissão de avaliação vai poder usar para
6432 acompanhar desde a sua edição, a implantação da Resolução. Então, qual é a ideia
6433 básica? A ANP ouvindo; quer dizer, a ANP é que requisitará de todo o seu sistema
6434 regulado, as informações necessárias para que apresente um plano de distribuição e
6435 produção. Apresenta a quem? Vai apresentar os dois Ministros que vão observar o
6436 plano e vão aprová-lo, ou, enfim, em última instância se pede alguma alteração e se
6437 aprova. A partir deles aprovados é o instrumento que nós temos; nós eu digo o
6438 Ministério, o Conselho, para acompanhar a evolução da implementação da
6439 Resolução. As datas que estamos colocando aqui são propostas. Eu acho que são
6440 bastante racionais. E no final o que temos? Cortando o que já saiu: “A ANP deve
6441 apresentar um plano de distribuição e de produção dentro de 180 dias, contados a
6442 partir da publicação dessa Resolução, os Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e
6443 Energia”. “Com base no plano apresentado, os dois Ministérios definirão,
6444 conjuntamente em 120 dias, os tipos de óleo diesel e a oferta no território nacional.
6445 A implantação desse plano deverá ser acompanhada e avaliada pela Comissão de
6446 Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE”. É isso.

6432

6433 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Não há mais nenhum parágrafo?

6434

6435

6436 **O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – O que estávamos observando, o 4º com
6437 certeza deve... Começando pelo 4º, que diz respeito à questão do...

6437

6438

6439 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então tem que copiar e anexar aí...

6440

6441

6442 **O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – “O plano de distribuição supra referido deverá
6443 contemplar também as características do produto e as necessidades de infra-
6444 estrutura para a comercialização de reagentes utilizados pelos catalisadores
6445 seletivos de redução de NOX”. Esse tem que ser mantido. E o terceiro: “As
6446 empresas envolvidas nas atividades...”, que é a responsabilização, quer dizer,
6447 aquelas que estão lá, inclusive, fornecendo as informações para que a ANP produza
6448 o seu plano de produção e distribuição são responsáveis pelo que elas estão se
6449 comprometendo a fazer. Isso eu acho que importante que continue. Os dois
6450 anteriores eu acho que já estão dentro do *caput*.

6443

6444

6445 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então, a proposta do Ministério do
6446 Meio Ambiente tem essa redação do art. 10º e manutenção dos arts. 3º e 4º. É isso.
6447 Por favor, o Ministério de Minas e Energia pode apresentar o seu substitutivo.

6446

6447

6448 **O SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** - Bom, nós entendemos que se deve retirar
6449 primeiramente, no *caput* do artigo, essa questão de refinaria de petróleo. Porque,
6450 por lei, quem deve fazer e a responsabilidade pela distribuição é a ANP. Então, ela é
6451 que é responsável pela garantia do abastecimento no mercado nacional. Então, em
6452 função disso, ela determina as empresas que são autorizadas dela, inclusive a
6453 própria Petrobrás, para que elas atendam de forma coerente. E ela faz isso por meio
6454 de suas resoluções específicas. Então, isso é o primeiro ponto que nós gostaríamos
6455 de falar. O prazo de 60 a 120, ou 270 dias pouco importa. Logicamente que quanto
6456 mais prazo melhor e mais bem feito e mais bem detalhado será esse prazo. Então,

6457quanto mais prazo for concedido tanto melhor. E nós entendemos o seguinte: que
6458essa proposta deve ser feita somente pela ANP. Ou seja, esse plano tem que ser
6459feito somente pela ANP. Por quê? Nós entendemos seguinte, que a definição da
6460política tem que ser feita pelos Ministérios: pelo MME e pelo MMA. E ela já está
6461sendo feita, na medida em que, por meio dessas duas resoluções, nós já estamos
6462definindo qual é a política do Governo. Ou seja, havendo o diesel, nós vamos
6463implementar na fase P7; e havendo um diesel adicional ou prioritariamente,
6464atendendo a esses veículos da fase P7, atender também o que dispõe da Resolução
6465373 e a outra resolução que não me recordo. A 276, se não me engano. Então, com
6466isso cabe à ANP, por determinação legal, cumprir o que determina essas políticas
6467definidas pelo Ministério de Minas e Energia. E cabe a ela então, regular e fazer
6468essa proposta desse plano; e mais: fazer esse plano funcionar. Para isso, nós
6469sabemos que ela precisa de alguma série de informações, portanto, primeiramente
6470nós trouxemos aquela questão da 373 para cá, porque entendemos que aqui ela
6471ficaria melhor, que é transformar o § 1º dizendo: “O combustível para o atendimento
6472da fase P7 será disponibilizado para veículos novos; e, havendo a disponibilidade
6473adicional, aos demais veículos dos municípios e microrregião estabelecidos na
6474Resolução CONAMA 373”. A sugestão do MMA, Vidágua e MPF, é perfeitamente
6475coerente e não temos nada a opor que ela seja substituída. Então, ficaria alguma
6476coisa como § 1º: “O combustível para o atendimento da fase P7 será disponibilizado
6477prioritariamente para veículos novos em todo o território nacional, e, posteriormente
6478aos demais veículos dos municípios e microrregiões da resolução CONAMA
6479373/2006”. Com isso nós definimos também como é que a forma de política, em
6480termo de prioridade, do que o Governo entende do que precisa ser atendido
6481primeiro. E não ficar a cada município ou a cada entidade, fazer o seu juízo de valor
6482de qual é a Resolução que ele deve ou tentar fazer cumprir. Então, para garantir que
6483a ANP tenha êxito na elaboração desse plano, apesar de sabermos que ela tem
6484essa prerrogativa de solicitar legalmente que as empresas autorizadas, do setor de
6485petróleo e gás tenham a quem enviar essas informações à ANP. Apenas para
6486reforçar, entendemos que poderia ser colocado esse § 2º dizendo: “Produtores,
6487importadores, distribuidores e revendedores de combustível deverão apresentar à
6488ANP, nos prazos determinados, as informações necessárias para a elaboração
6489deste plano”. Por quê? Porque com isso a ANP tem todos os instrumentos
6490necessários e todos os agentes não podem se furtar a encaminhar essas
6491informações. Nós entendemos que não há necessidade desse plano ser retornado
6492para o aval dos Ministros, até porque, a definição da política já foi feita previamente,
6493dizendo quais são as prioridades desses combustíveis que têm que ser entregues. E
6494assim, cabe à ANP simplesmente fazer a regulamentação de como fazer essa
6495distribuição seguindo esses critérios. Bom, também estamos sugerindo um § 3º, no
6496qual dizemos o seguinte: “O plano elaborado pela ANP deverá prever a
6497disponibilização do combustível no volume e antecedência necessários, bem como a
6498sua distribuição em postos geograficamente localizados que permitam a um veículo
6499da fase P7 percorrer o território nacional sempre abastecendo com diesel
6500adequado”. Com isso é mais um ditame para que a ANP faça esse plano, pensando
6501exatamente na correta distribuição desse combustível. O § 4º nós eliminamos.

6502

6503

6504**A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Eu posso fazer uma observação na sua
6505fala? Nesse § 1º, só se fazer a substituição, porque, como tínhamos falado, em vez
6506da Resolução 226/97, nós vamos usar a Resolução ANP 15/2006, que é a que
6507estabeleceu a lista das regiões metropolitanas.

6508

6509

6510 **O SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** – Olha se é isso não há necessidade. Porque
6511a Resolução 15 e todas as resoluções que tratam da distribuição de diesel, levam
6512em considerado, e têm que levar em consideração a 373. Por que se você olhar a
6513373, ela fala que ele vai definir os critérios, os municípios sobre aqueles critérios.
6514Cumprindo esses municípios, tem outros critérios e depois dessa essa lista é
6515encaminhada à ANP que deve considerá-la na sua distribuição e na definição das
6516regiões metropolitanas ou das microrregiões e municípios, que devem receber esse
6517combustível. Se for a 226, tudo bem. Agora, se for, no caso, apenas a 15 não há
6518necessidade, porque ela já tem que contemplar, obrigatoriamente, a 373. Ela tem
6519que observar o disposto na 373, que diz que o MMA deve encaminhar à ANP a lista
6520dos municípios que devem ser prioritariamente excedidos com menor teor de
6521enxofre.

6522

6523 **A SR^a. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Bom, se for assim realmente tudo bem.
6524Suprime então a 226, porque ela fala até 1990. Então... Desculpe. 2000.

6525

6526

6527 **O SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** – Eu estou aqui com a 373. Art. 5º: “O
6528Ministério do Meio Ambiente, com base nos dados de monitoramento enviados pelos
6529órgãos ambientais competentes e nos critérios estabelecidos nessa Resolução,
6530atualizará anualmente a lista dos municípios e microrregiões, conforme estabelecido
6531no art. 3º dessa Resolução...”, que fala daqueles critérios, “...bem como
6532recomendará na forma do art. 4º”, que são os municípios que uma vez atendidos os
6533outros, se houver mais disponibilidade eles tem uma outra lista de prioridades;
6534“...aqueles que poderão receber o DMTE, encaminhando à ANP”. Então, aí a ANP
6535pega esses dados, porque a ANP em tese, ela diz: “Eu tenho certo volume de diesel
6536de menor teor de enxofre. Para quem que eu vou distribuir?” Se nós deixarmos
6537somente por conta da ANP, ela vai fazer o quê? Ela vai fazer o que é melhor em
6538termos de logística. E o termo de logística nem sempre é o melhor em termos
6539ambientais. Então, portanto, ela tem que observar a 373.

6540

6541

6542 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Está bem. E em relação ao § 4º? É
6543pela manutenção ou pela...

6544

6545

6546 **O SR. CLÁUDIO A. ISHIHARA (MME)** - Nós retiramos o § 4º, porque nós
6547entendemos que esse tipo de regulamentação não deveria caber, porque estamos
6548tratando de especificação de óleo diesel. Então, não caberia contemplar isso aqui.
6549Até porque, entendemos o seguinte: que havendo diesel 10 PPE e veículos
6550adequados para o seu uso, naturalmente os postos vendedores, as oficinas vão
6551oferecer esse produto, porque é uma questão até de mercado. Se não tiver o diesel
655210, não vai ter esse produto. Mas havendo o diesel 10, naturalmente vai surgir um
6553mercado desse produto, como tem o do óleo lubrificante, como tem do fluído para
6554freios, que você encontra em vários lugares. Porque esse produto também vai ser
6555vendido em frascos.

6556

6557

6558 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado. Se nós fôssemos fazer uma
6559comparação entre os... Nós temos uma questão de prazo ali, entre a proposta do
6560MMA e CETESB; e, fundamentalmente, temos no *caput* do artigo, uma diferença em

6561que o Ministério do Meio Ambiente e o Ministério Público Federal, CETESB,
6562entendem que deverá ser submetido esse plano aos Ministérios. Enquanto que na
6563proposta do Ministério de Minas e Energia entende que não há necessidade. E que
6564o Ministério ainda adiciona que isso deve ser acompanhado e avaliado pela CAP, na
6565implantação desse plano. Eu digo assim, para mim, a grande diferença nesse
6566processo, fundamentalmente é essa questão de submeter ou não, aos Ministérios.
6567Que o resto eu acho contemplável. Acho que ninguém vai ser contra um
6568acompanhamento da CAP; até por que a CAP foi criada para isso. E a questão dos
6569tempos e aí também, parece-me uma questão em que somando 180 com 120 dá
6570300, dá mais até do que os 270 que estão previstos de uma forma aglutinada na
6571proposta do Ministério de Minas e Energia. Então, acho tem uma questão de fundo
6572aí. Uma questão de fundo em que nós temos esse acompanhamento e essa
6573validação; vamos dizer assim conjunta pelos Ministérios. Uma validação política do
6574plano que é apresentado pela ANP. Acho que ninguém coloca em xeque a
6575competência da ANP para fazer o plano. Então, gostaria de consultar os
6576Conselheiros se há uma necessidade de algum esclarecimento adicional ou se
6577vamos avançar nessa discussão, já que pelo jeito... Minas e Energia, por favor. Eu
6578gostaria que houvesse um acordo.

6579

6580**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – O meu é rápido. Até porque, vejam primeiro: o
6581plano é de distribuição e de produção. Portanto, não é um plano que nós vamos
6582começar a acompanhar em janeiro de 2012 ou janeiro de 2013. Para começar a ser
6583acompanhado, a Petrobrás já está começando; hoje já estão sendo feitas obras e
6584investimentos para que se chegue ao diesel S10. Então ele é prévio a isso tudo.
6585Segundo, que quando eu falei dos parágrafos, me escapou um último nosso. Esse
6586plano é um plano, como é que é? Ele tem diretrizes que nós aqui vamos especificar.
6587Que planos que nós queremos; com que tipo de dados, com que tipo de informação,
6588com que profundidade de informação que vai ter. Então, temos esse parágrafo, que
6589diz que o CONAMA estabelecerá em 30 dias; essas datas nós vemos depois. Um
6590GT para definir as diretrizes e conteúdos mínimos sobre o plano de distribuição e de
6591produção, citado no *caput* desse artigo. Os dois Ministros vão avaliar o plano com
6592base no que está definido pelo CONAMA. Vai pegar o plano, pegar as diretrizes
6593mínimas necessárias e irão dizer: “Está bom o plano” ou “Não está bom o plano”.
6594Estando bom o plano, a Comissão de acompanhamento começa a acompanhar a
6595implementação da produção e da distribuição.

6596

6597

6598**O SR. RICARDO HASHIMOTO (Fecombustíveis)** – Eu acho que aqui é um
6599momento; todo mundo tem a sua agenda, digamos assim, eu gostaria de ver se é
6600encaixável aqui e de que maneira, a preocupação em que se tenha o produto de
6601uma maneira realista do ponto de vista econômico. Nós não podemos nem torná-lo
6602sem diferencial para mais ou para menos. Então, não sei se através, como já
6603fizeram menção, a se fazer uma moção, que talvez não seja da alçada dessa
6604Câmara, ditar alguma questão dessa natureza; mas que, por exemplo: como se fala
6605do projeto, em que vamos ter que estarmos engajados até por um dispositivo, vamos
6606ter que dar informações, vamos ter que ir até nos voluntariarmos a fazer alguma
6607coisa. Mas, para isso dar certo, que a etapa, inclusive, que a Petrobrás vai definir as
6608suas plantas, os seus custos, que isso seja criado de maneira a ser exequível. Não
6609pode nem custar caro demais e nem a mesma coisa. Porque é um produto que tem
6610um caráter nobre. Obrigado.

6611

6612

6613A **SRª. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA)** – Eu só quero reforçar uma questão. Eu
6614citei ontem, que eu acho que temos que nos aproximar da discussão da CID
6615ambiental, porque ela prevê 3% sobre o valor do veículo, para ações que
6616contemplem a qualidade ambiental.

6617

6618

6619**O SR. RICARDO HASHIMOTO (Fecombustíveis)** – Talvez essa própria moção,
6620para não se perder, porque eu acho que a senhora que está lembrando e eu acho
6621que nós esquecemos: colocar isso como agenda.

6622

6623

6624**O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – A dificuldade observada na proposta é o
6625problema específico de competência. Eu volto a dizer: eu acho que não podemos
6626tirar da esfera da agência e do próprio sistema estabelecido pela lei 9478, que
6627estabelece o CNPE e não o CONAMA o órgão máximo nessa linha de atividade.
6628Essa área de distribuição, a garantia é um dos preceitos. A garantia do fornecimento
6629desses combustíveis. Esse planejamento é um dos preceitos do próprio CNPE, e eu
6630vou reler aqui rapidamente para vocês. É o princípio básico: “É a garantia de
6631fornecimento de derivados de petróleo em todo o território nacional. E a Agência
6632Nacional do Petróleo vai implementar na sua esfera de atribuições a política nacional
6633que é essa, de gás natural e biocombustíveis contido nessa política energética, nos
6634termos desse capítulo I, desta Lei, com ênfase na garantia de suprimentos de
6635derivados de petróleo, e gás natural e seus derivados e biocombustíveis em todo o
6636território nacional; na proteção dos interesses dos consumidores, quanto a preço,
6637qualidade e oferta dos produtos”. Quer dizer, eu insisto: não estaria no âmbito nem
6638do CONAMA fazer esse tipo de fiscalização e quanto mais do âmbito do MMA
6639compor de alguma forma isso. As conversas podem existir, mas está dentro do
6640âmbito CNPE, do Ministério de Minas e Energia e como implementador dessa
6641política toda, a própria ANP. Então, acho que não poderíamos, porque isso é um
6642passo para judicializar esse processo que está aqui. Se insistirmos nessa linha, o
6643que vai acontecer é que não vai passar nem do jurídico aqui. Já vai se começar a
6644fazer pleitos e aí não vamos cumprir os prazos necessários. Então, essa é a
6645informação para vocês.

6646

6647

6648**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu estou querendo já encaminhar,
6649porque acho que nós estamos construindo uma convicção aqui.

6650

6651

6652**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Apenas para simplificar, Presidente. Estive
6653conversando aqui com a nossa equipe, e eles acham que nós, garantindo um
6654documento que vá à aprovação dos Ministros; significa aceitar ou não, que
6655poderíamos abrir mão de uma especificação do conteúdo pelo CONAMA, porque ele
6656já teria a garantia de um padrão ali. Então, retiraríamos aquele parágrafo em função
6657do nosso *caput* dizer dessa aprovação superior.

6658

6659

6660**O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – Só lembrar o seguinte: que no Conselho
6661Nacional de Política Energética, o Ministro do Meio Ambiente tem assento. Então,
6662nessa hierarquia, eu acho que no caso específico à citação do MMA, aqui em um
6663dos artigos, que eu acho que é no primeiro; acredito que ela não está adequada.
6664Volto a dizer: o CNPE... Poderíamos estar até remetendo ao CNPE o próprio

6665Ministério de Minas e Energia. No CNPE, o Ministro de Meio Ambiente teria assento
6666e poderia estar conhecendo a proposta.

6667

6668

6669**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Certo. Bom, acredito que aqui
6670avancamos um pouco. Eu tenho acordo. Acho que não há sentido de fazer diretrizes
6671do CONAMA, definir as diretrizes dentro dessa perspectiva. Agora, também não
6672vejo, em primeiro momento, problema maior de haver uma submissão aos
6673Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia, a aprovação desse plano.
6674Então, a minha proposta seria de partirmos, vamos dizer assim, estou tentando
6675encaminhar já para os nossos Conselheiros: trabalhar com esse *caput* do que o
6676MMA, o IBAMA, CETESB e MPF estão propondo, com esse prazo de 180 dias para
6677a publicação e 120 para uma definição conjunta; um prazo maior até que o anterior;
6678são 360 dias. Dentro desse sentido. Eu acho que não há sentido, realmente, na
6679discussão do CONAMA nesse primeiro momento. Acho que isso vai trazer uma
6680questão de competências, basicamente até. Mas não vejo nenhum problema de
6681haver uma... Até por que uma ação articulada entre os Ministérios de haver uma
6682aprovação integrada desse plano. Por favor, SINDICOM que tem um papel
6683importantíssimo nesse processo.

6684

6685

6686**O SR. ROBERTO HORN (SINDICOM)** – Obrigado Presidente. Eu queria reforçar o
6687nosso pedido apresentado pelo Cláudio, na questão do prazo para a apresentação
6688do plano de 270 dias, dada a complexidade do processo de recepção de
6689combustíveis no País. Eu já coloquei à disposição, eu tenho aqui até se for o caso,
6690uma apresentação muito rápida em dois slides, de como se dá hoje o processo de
6691distribuição. Como ele está estruturado. O processo de distribuição no Brasil. Não é
6692um processo simples, ele é muito complexo e queria lembrar aqui aos Conselheiros,
6693que estamos discutindo uma implementação de um produto, que de fato, os agentes
6694ou o consumidor na ponta, não são obrigados a adquirir. Então, a elaboração desse
6695plano tem muito mais do que um simples desenho de onde colocar logisticamente
6696esse produto, mas muito mais também o aspecto de trabalhar o comprometimento
6697desses agentes todos, para que possamos de maneira inteligente colocar uma
6698proposta que não naufrague daqui a 180 dias. Parece-me que o prazo de 180; e eu
6699estou fazendo uma defesa em nosso nome, em nome da ANP, não pedi autorização,
6700mas estou adiantando aqui esse ponto; ela compromete em nada todos os outros
6701prazos ou todas as outras definições dadas aqui por essa Câmara desde ontem até
6702agora. São prazos que vão correr concomitantemente, e vão dar esse prazo de 270
6703dias; certamente dará uma tranquilidade maior a todos os agentes envolvidos que
6704devem apoiar a ANP na elaboração desse plano, para que saíamos com uma
6705proposta com muita qualidade. Com menores chances de errar, porque nós estamos
6706diante de um desafio enorme, muito grande e que nós, até hoje, não vivemos no
6707País. É importante lembra isso. Então, esse prazo é fundamental nessa questão.

6708

6709

6710**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Parece-me que não é uma questão
6711crítica, essa de 180, 270 dias. Eu consulto aos senhores Conselheiros se há a
6712possibilidade de... Ok. Contemplada a questão de 270 dias. Então, a proposta (...)
6713do MMA, com os 270 dias mais os 120. É isso? Retirou-se o CONAMA e deixou-se
6714essa questão de uma aprovação conjunta.

6715

6716

6717 **O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – Volto a dizer. Essas atribuições são dentro
6718 da linha do Ministério de Minas e Energia, não o MMA. Eu fico imaginando assim...
6719 Vamos fazer um raciocínio inverso. Eu proponho uma unidade de conservação e vou
6720 ao MME para saber se o Ministro concorda ou não com isso?

6721

6722

6723 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Está acontecendo isso hoje...

6724

6725

6726 **O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – Pois é, mas nunca indicativo do jeito que
6727 está aqui. Ele não está aprovando nada. É isso. Essa aprovação ela não pode...
6728 Essa redação aqui...

6729

6730 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Eu acho que ele deveria apresentar a
6731 Resolução a ambos os Ministros. Citando primeiro: “Minas e Energia”. “Com base no
6732 plano apresentado, o Ministério de Minas e Energia definirá em 120 dias os tipos de
6733 óleo diesel”. Porque isso é competência do Ministério de Minas e Energia. Já existe
6734 toda uma interação aí. Até porque essa norma é do CONAMA. Isso atenderia a
6735 vocês?

6736

6737

6738 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Nós entendemos que já se retirou
6739 essa questão das diretrizes do CONAMA. Essa é uma forma... Nós estamos
6740 tentando aqui fazer uma acomodação de integração desse processo. Vemos que
6741 não fere em nenhum momento, pelo menos no meu entendimento, a competência.
6742 Quando se fala hoje na questão de unidade de conservação, a questão ambiental é
6743 uma questão de Governo, e ela tem que respeitar uma visão de desenvolvimento.
6744 Então, quando se cria uma unidade de conservação tem que se respeitar também a
6745 geração de energia, a mineração e outros aspectos que são fundamentais. Aqui é a
6746 mesma coisa. A questão da distribuição está casada em uma visão de que ela tem
6747 que atender uma melhoria da qualidade ambiental. Por isso há esse interesse em
6748 fazer essa visão compartilhada da definição do plano. É isso...

6749

6750

6751 **O SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – Sim. Mas por exemplo: na unidade de
6752 conservação nós somos ouvidos, vamos dizer assim. Mas nós não definimos
6753 conjuntamente. Esse é o ponto. Eu acho que ele tocou em um ponto certo. Se você
6754 quer ouvir está aqui nessa primeira parte. A definição é do MME e não do MMA. Aí
6755 sim eu acho que está errado.

6756

6757

6758 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Eu acho que agora nós vamos definir
6759 aqui na Câmara. A proposta que nós estamos tentando encaminhar, é uma proposta
6760 do... A questão que foi apresentada pelo MMA é basicamente esta. Nós estamos
6761 pedindo para perguntar se há a possibilidade dessa ampliação desses 270 dias; de
6762 180 para 270 dias. Que é isso que modifica na proposta original. E houve a
6763 revogação do § único. Então, estamos colocando em votação essa proposta vis-à-
6764 vis, a proposta que o MME apresentou.

6765

6766

6767 **O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Quero apenas ter uma projeção da somatória
6768 disso tudo. Ele diz que vai ter um plano em meados de 2010. Vocês me ajudem:

6769270... Nós estamos contando em outubro. Nós, tendo na mão um plano no início de
67702010... Está tudo bem. São 270 mais 120. Para nós está bom. Não tem problema
6771não.

6772

6773

6774O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Então, nós temos essas duas
6775propostas. Basicamente, a diferença dessas duas propostas, até por que essa aqui
6776é mais; sob o aspecto de prazo ela é mais dilatada até que a própria proposta do
6777MME. A ideia seria... Única diferença da questão de que aqui se submete ao MMA e
6778ao MME. Então, considerando esse aspecto de fundo que foi apresentado,
6779perguntamos se há uma concordância dos Conselheiros com essa proposta
6780apresentada aqui. ANAMMA, CNT também? Ok. Então, essa é a proposta aprovada
6781no *caput*. Nós temos agora os parágrafos. Então, agora, aprovamos o *caput*, vamos
6782para os parágrafos. Essa proposta do MMA foi retirada? § 1º “(...) para atendimento
6783à fase P7 será disponibilizado prioritariamente para veículos novos em todo o
6784território nacional, e posteriormente aos demais veículos dos municípios e
6785microrregiões nas Resoluções CONAMA (...)”. Essa proposta está na proposta do
6786MMA e de MME também, é isso? Há concordância? Tem que tirar o 226? Está bem.
6787Então, aprovado esse § 1º.

6788

6789

6790A SRª. IVY KARINA WIENS (VIDÁGUA) – Vou pedir licença um pouco aos
6791Conselheiros e aos participantes da Plenária, mas eu tenho que ir embora. Meu vô
6792já está saindo. Eu queria deixar registrado antes de ir embora que eu faria uma
6793emenda, se eu estivesse na aqui na discussão, e eu gostaria que vocês refletissem
6794sobre isso e discutissem. Porque assim como a 315, o meu medo é que essa
6795Resolução, a criança não tenha pai. Então, acredito que possa ser feito um artigo
6796em que, de repente, atribua uma responsabilidade da CAP monitorar isso e estar
6797informando ao IBAMA, ao MMA, ao órgão competente, para que não corramos o
6798mesmo risco, de ao chegar próximo do prazo da implantação, não tenhamos
6799controle sobre isso. Então, enquanto Sociedade Civil eu defendo que nós tenhamos
6800um controle sobre isso, explícito, apesar de ter lei de crimes ambientais, tem toda
6801uma legislação; acho que deve sim ter explícito nessa Resolução. E uma outra
6802questão que eu não vi contemplada em nenhum momento é a questão da
6803informação. O consumo, ele também é parte desse processo. E o consumidor não
6804está envolvido nesse processo, na forma dessa Resolução. Então, são duas coisas
6805que infelizmente eu deixo para vocês discutirem e agradeço.

6806

6807

6808O SR. RUDOLF NORONHA (MMA) – Obrigado Conselheira. O seu primeiro ponto
6809também é de nosso grande interesse. De que tenha essa garantia.

6810

6811

6812O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) – Perfeito. Então, vamos avançar aqui.
6813Na realidade, § 1º há um acordo, não é? Do MMA, MME... Aprovado? Vamos
6814avançar aqui. O § 2º o MMA retirou. Esses § 1º e 2º... Retirou-se o MMA; o MMA
6815também retirou primeiro e o segundo. Deixa-me ver o 1º § do MME. Foi
6816contemplado. Então, acho que... Retira por que lá em cima ficou como MME. É
6817MMA. Foi esse aí? Esse foi aprovado e já está como MMA. Só que eu acho que ele
6818tem que estar... É. Está na sequência do que foi aprovado. Então, está certo aí?
6819Então, vamos só suprimir esse aí. Igual não é? E o § 2º foi retirado, tanto pelo MMA
6820como pelo MME, porque ele foi contemplado na redação original. E nós temos então

6821as questões do § 3º e 4º. Na questão do § 3º, o MMA propõe parágrafo original,
6822isso? O MMA tem acordo? Então, aprovado. MMA aprovado. Esse passa a ser o §
68232º. § 3º. Aí nós temos uma diferença...

6824

6825

6826(*Intervenção fora do microfone*)

6827

6828

6829**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Por ela determinado. Todos têm
6830acordo? Perfeito. Vamos lá. O § 3º, agora nós temos uma diferença entre as duas
6831propostas. A proposta do MMA e do MME. Eu gostaria que o...

6832

6833

6834(*Intervenção fora do microfone*)

6835

6836

6837**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Tem. A manutenção do parágrafo
6838original. Isso não é um aprimoramento em relação ao § 3º, que está previsto
6839originalmente? Dr. Rudolf, vamos voltar no § 3º original. O que está escrito lá? Cópia
6840e põe do lado, apenas para ficar mais fácil de fazer claramente... Eu já estou meio
6841cansado, vocês me desculpem. Eu queria, por favor, que o Ministério do Meio
6842Ambiente opinasse sobre a proposta do MME.

6843

6844

6845**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Eu não estou enxergando justamente as
6846diferenças. O azul é o original...

6847

6848

6849**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Não. O vermelho é o original.

6850

6851

6852**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Está ótimo.

6853

6854

6855**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então, você aceita a modificação do
6856MME? Não sei se todos estão esclarecidos. A Dr^a. Ana. Você tem uma proposta?
6857Então, vamos subir ela. Ficou lá em cima. Ministério Público Federal. Gostaria que a
6858Dr^a. Ana repetisse.

6859

6860

6861**A SR^a. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** – Eu só troco a palavra “adequada”
6862pelo “especificado no art. 9º”, mas enfim, é o que trata do S10. Para não poder ser
6863interpretado como S50, que foi admitido o uso. Então, o S50 é adequada no primeiro
6864ano. Mas, aqui o que queremos; esse plano de cumprimento e tudo. O veículo
6865percorrer o quê? Com o S10. Só no primeiro ano vai ser com S50, depois é o S10.
6866Então, tem que ser aquele do art. 9º.

6867

6868

6869**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – MME, por favor, vocês têm acordo
6870com essa descrição... Pois é. Cópia. Vamos ver se conseguimos fazer uma
6871composição. Só esse pedaço. E aí pegue a proposta do MME, o art. 3º e põe no
6872final. Vamos ver. Retira aqui o “adequado” e vamos ver se ficou... Pode ser? Então,

6873a proposta do MMA, MME, Ministério Público Federal... Art. 9º. É o que define... É o
6874artigo 8º. Onde estava definido isso. Todos estão esclarecidos? Então, vou ler aqui:
6875“O plano elaborado pela (...) deverá prever a disponibilização do combustível, no
6876volume e antecedência necessários, bem como a sua distribuição em postos
6877geograficamente localizados, que permitam a um veículo da fase P7 percorrer o
6878território nacional, sempre abastecendo com diesel especificado pela ANP nos
6879termos do art. 9º dessa Resolução”. É isso? A CNT é problema do veículo leve. Eu
6880acho que ela cai, não? Porque ela trata... Ela incluiu a questão dos veículos leves. É
6881isso Dr. João?

6882

6883

6884**SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT) - É.**

6885

6886**SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) –** Então, nós vamos tratar agora uma
6887Resolução específica para essa questão de veículos leves. Então, podemos? Há
6888uma proposta de consenso entre o MPF, o MMA e MME? Podemos aprovar?
6889Aprovado. Então, pode tirar esse § 3º que ficou. Isso. Bom, taxa original, claro O
6890primeiro e o segundo também estão taxados. O art. 10º também que é o... Isso. Foi
6891tudo substituído. Tudo certo? Art. 10º, § 1º. Foi aprovado. Esse aí cai fora. Cortado.
6892Esse aí foi rejeitado. Esse foi rejeitado. Foi aprovado. Foi rejeitado. Vamos subindo.
6893Subindo. Taxa ele. Vamos avançando. Rejeitado. Vamos subindo. O § 2º foi
6894aprovado. Certo? O terceiro também foi aprovado, e agora o quarto. O quarto é a
6895questão da uréia, da distribuição com a amônia. Vamos ao quarto. Então, vamos
6896agora... O Ministério do Meio Ambiente é pela manutenção. Eu gostaria que
6897justificasse a manutenção. Eu já ouvi a justificativa do Ministério de Minas e Energia
6898no por que da retirada. O próprio Dr. Botelho já defendeu. Por favor, Ministério do
6899Meio Ambiente.

6900

6901

6902**SR. RUDOLF NORONHA (MMA) –** É, porque houve essa discussão
6903anteriormente de quem se responsabilizaria por esse plano de distribuição da uréia,
6904não é isso? A ANP, a princípio já diz que não seria uma responsabilidade sua,
6905porque isso não é combustível. E o pessoal do IBAMA disse então que faria. Agora,
6906eu acho que tirar isso daqui também não teria problema, porque estamos dizendo
6907que naquele plano também constaria a distribuição da uréia. E não vai ser. Será algo
6908à parte. Então, eu acho que pode tirar.

6909

6910

6911**SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA) –** Pode ser então? Consenso.
6912Supressão. Com isso, pelo o que eu entendo, nós concluímos o art. 10. É isso? Tem
6913que taxar o quatro na origem, não é? Já foi taxado. Está bem. Então, nós vamos
6914agora para as disposições gerais e transitórias, é isso? Não. Art. 11º. “As empreendo
6915envolvidas...”, onde é que está o original do art. 11º? Esse caiu fora. Vamos
6916avançando. Na verdade ele não foi rejeitado; foi um erro. Ministério do Meio
6917Ambiente. Não tem sentido esse artigo aí. Ele já é o § 3º do art. 10º. Certo? Vamos
6918avançando então. Entramos nas disposições gerais e transitórias. Então, agora nós
6919entramos naquela, no artigo novo, que veio do art. 1º. Onde nós acertamos a
6920questão do período. Ele veio para cá de novo. Isso. Foi na hora em que você não
6921estava presente. Por favor, o MME pode explicar a diferença? O porquê das duas
6922propostas?

6923

6924

6925 **SR. JOSÉ BOTELHO NETO (MME)** – Bom, voltamos a dizer: a preocupação
6926 maior é possibilitar que as distribuidoras possam fazer o exercício da sua atividade,
6927 fazendo um *mixer* entre o S10 e o S50, durante o primeiro ano. Isso tem que estar
6928 possibilitado pela Resolução, porque senão eles teriam que estar, no início de 2012,
6929 tendo que colocar a quantidade de combustível, de diesel suficiente para abastecer
6930 todos os veículos novos. Então, dentro do cronograma da Petrobrás, estamos
6931 sabendo que isso só seria possível a partir de 2013. Então, teria que ter essa fase
6932 de transição, durante o ano de 2012, onde estariam convivendo o S10 e o S50 para
6933 veículos P7.

6934

6935

6936 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Perfeito. Obrigado. MMA, existe...

6937

6938 **SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Nós já tínhamos acordado isso e acho que
6939 ficou mais claro.

6940

6941

6942 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Taxa a proposta original e a
6943 aprovada... Vamos só ver o seguinte: existe a concordância em aprovar essa
6944 proposta pelos Conselheiros nos termos da proposta alternativa ao MME? Ok? Vai
6945 ser o art. 11º agora. Nós temos aqui agora, vamos avançando. Proposta da
6946 ANFAVEA e da CNT, no sentido daquela resolução do CONAMA. Aqui, qual é a
6947 proposta da ANFAVEA: “em até 30 dias da data da publicação dessa Resolução
6948 CONAMA, publicará a Resolução estabelecendo os novos limites máximos de
6949 emissão de poluentes e respectiva data de implantação para veículos leves dotados
6950 de motor ciclo diesel”. Eu acho assim, é difícil... Bom...

6951

6952

6953 **SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Presidente, eu tenho outra
6954 coisa pra dizer: que não é factível. Fala que em até 30 dias da data de publicação
6955 dessa Resolução CONAMA... Isso implica primeiro: a discussão por parte de uma
6956 Câmara Técnica; depois, a passagem disso pela Câmara Técnica de Assuntos
6957 Jurídicos; depois o encaminhamento disso ao Plenário do CONAMA e aí temos que
6958 esperar uma reunião do Plenário do CONAMA, até por que eu não creio que haverá
6959 convocação extraordinária para aprovar isso. Então, não creio que em até 30 dias
6960 seja factível. Esse é um prazo, que pelo que conhecemos Presidente, leva assim,
6961 quando com muita boa vontade dos presidentes de Câmaras Técnicas e do
6962 Plenário, leva 60 dias em regime de urgência.

6963

6964

6965 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** - Só uma sugestão. Será tramitada em
6966 regime de urgência uma resolução, que iremos fazer o mais rápido...

6967

6968

6969 **SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Eu acho que atende isso. 30 dias
6970 foram colocados exatamente para caracterizar que havia uma necessidade de
6971 convencer a câmara da urgência. A Câmara já aceitou. Estamos de pleno acordo.

6972

6973

6974 **SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** - O CONAMA elaborará e
6975 deliberará em regime de urgência.

6976

6977

6978**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Conselheiro, o senhor me permite? O
6979importante aqui é ponto de início. Eu acho que assim como o Ministério encaminhou
6980uma proposta, uma minuta para iniciar a P7, acho que tem que estar aqui dizendo
6981que o Ministério encaminhará em tantos dias, a proposta; e que deverá ser, porque
6982nós não podemos aqui determinar que o CONAMA vá aprovar em tantos dias. Mas,
6983nós temos uma indicação muito forte de que tenhamos isso aprovado ainda neste
6984ano. A próxima fase de veículos levar. É interesse nosso, é interesse da indústria e
6985de todos.

6986

6987

6988**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – O que eu acho fundamental é garantir
6989que nós vamos colocar em regime de urgência. Acho que é essa a questão que
6990está...

6991

6992

6993**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Eu posso refazer aqui se está
6994acordo? Todo mundo? Em 30 dias da publicação (...), o IBAMA encaminhará ao
6995CONAMA para deliberação em regime de urgência proposta de (...) estabelecendo
6996isso daqui. Está certo?

6997

6998

6999**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Por que assim, o que interessa; nós
7000temos que garantir que vai ser avaliado em regime de urgência. Essa é a
7001preocupação da CNT. Se o MMA não mandar, nós não vamos ficar dependendo do
7002MMA; a Câmara vai deliberar sobre isso. Então, acho que temos que garantir, até
7003porque nós fizemos um acordo sobre isso no início da reunião, a questão de que nós
7004devemos recomendar ao CONAMA, que seja avaliado, que deva ser elaborada em
7005regime de urgência uma resolução... A deliberação vai estar ligada ao próprio regime
7006de urgência que já foi pedido. Então, peço que faça uma...

7007

7008

7009**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – “Deliberará em regime de urgência”.

7010

7011

7012(*Intervenção fora do microfone*)

7013

7014

7015**O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** - É também regime de
7016urgência. “O CANAMMA elaborará e deliberará em regime de urgência, proposta de
7017Resolução estabelecendo os novos níveis de emissão de poluentes, etc.”.

7018

7019

7020**O SR. HENRY JOSEPF JR. (ANFAVEA)** - Nós concordamos.

7021

7022

7023**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então, esse novo artigo Dr. Júlio: “O
7024CONAMA elaborará e deliberará em regime urgência, proposta de resolução
7025estabelecendo os novos limites máximos de emissão de poluentes, na respectiva
7026data de implantação para veículos leves dotados de motores com ciclo diesel”. Ok?
7027Senhores Conselheiros, estamos de acordo? Aprovado. Art. 11º. Bom, aqui nós

7028temos uma emenda da CNT em que ela suprime a parte de uréia e de amônia.
7029Então, aqui, por favor, eu pediria à CNT que fizesse a defesa da sua proposta.

7030

7031

7032**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – É a CNT e a ANFAVEA. Eu pedia ao
7033Henry que desse a explicação técnica disso.

7034

7035

7036**O SR. HENRY JOSEPF JR. (ANFAVEA)** – Bem, o artigo trata dos dispositivos OBD,
7037na realidade, é isso que está aí colocado, e determina que esse sistema deve
7038também gerenciar adequadamente os sistemas que induzem, que visam introduzir
7039sensores de óxido de nitrogênio, uréia e a amônia. Acontece que não existe
7040tecnologia para sensores de uréia e a amônia. Os sensores de óxido de nitrogênio,
7041tudo bem, e em medida que ele já deva controlar a qualidade e a correta dosagem
7042do agente redutor, isso está embutido dentro da questão. Então, não existe essa... A
7043nossa proposta é eliminar uma coisa que nem existe na tecnologia européia. É só
7044essa.

7045

7046

7047**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Obrigado Dr. Henry. O Ministério do
7048Meio Ambiente tem acordo. Por que a explicação é que não há sensores de uréia e
7049de amônia, mas de óxido de nitrogênio. É isso. Então, é uma adequação técnica.
7050Temos acordo? Todos os Conselheiros? Aprovada a versão da ANFAVEA, CNT e
7051MMA. Taxar o art. 12º original. Nós temos o § 1º que não tem nenhuma modificação;
7052§ 2º também não; e o § 3º tem uma correção que já está feita. Art. 12º. Existe uma
7053proposta do MME, de fazer a supressão desse dispositivo; desse artigo. Eu gostaria
7054primeiro que o MME explicasse a razão da supressão desse artigo.

7055

7056

7057**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Nós apenas íamos concordar.

7058

7059

7060**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Há concordância?

7061

7062

7063**O SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – Há concordância. Como aceitamos lá na
7064frente que só nos referíamos ao veículo novo, não faz sentido falarmos nisso aqui. O
7065que leva, automaticamente também, a retirada da proposta da Conselheira Ivy que
7066explicava que era o *retrofit*.

7067

7068

7069**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** - Então, com isso, ficou alguma coisa
7070pendente? Os “considerandos” sim, mas do texto... Eu não tenho aqui nenhum
7071registro de pendência. Deixa-me apenas ver como ficou o anexo I. Está certo, não
7072é? É. A retirada. E com isso perde o sentido, aquela emenda que a Conselheira Ivy
7073fez de definir que é o *retrofit*. Deixa-me dar uma revisada nas minhas notas. Parece-
7074me que passamos por todos os artigos. Não ficou nenhuma pendência. Eu quero ir
7075para os “considerandos” agora. Vamos para os “considerandos” e depois nós
7076aprovamos a ementa. Eu pediria já para colocar ali, tem uma proposta de
7077“considerando” da CNT, para fazer a inserção desse “considerando”.

7078

7079

7080 **SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Presidente, apenas para
7081 agilizar, não que eu queira ir embora, enquanto o representante da CNT faz a
7082 proposta do “considerando”. Na ementa nós tínhamos duas propostas alternativas
7083 de ementa, e que pelo nosso debate, elas já ficaram prejudicadas; não a proposta
7084 ficou prejudicada, mas a proposta original e a proposta da CNT ficaram
7085 prejudicadas. Sendo que a proposta do MME é a que mais se encaixa, pelo debate
7086 que fizemos aqui; o que já determinou. Então, se pudesse, até para acelerar
7087 enquanto o nosso Conselheiro faz a proposta, se já pudéssemos aprovar isso...

7088

7089

7090 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – MMA, a ementa, a ideia, pelo nosso
7091 entendimento, é que seria o mais apropriado manter a proposta de ementa que o
7092 MME propôs. Que seria: “Dispõe sobre a nova exigência do Programa de Controle
7093 de Ar de Veículos Automotores, PROCONVE, para veículos pesados novos, fase P7
7094 e dá outras providências”. É isso? Ok. Então, aprovada a ementa do MME.

7095

7096

7097 **SR. RUDOLF NORONHA (MMA)** – É que está havendo aqui uma dúvida aqui, de
7098 como ficou a aprovação do artigo que falava da Comissão de Avaliação de
7099 Acompanhamento; se foi fechado de fato. O pessoal está com certa dúvida do
7100 conteúdo final do artigo.

7101

7102

7103 **SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Está bem. Vamos pegar a proposta da
7104 CNT/ANFAVEA, que é: “Considerando que o atendimento dos novos padrões de
7105 emissões de poluentes requeridos pela Resolução CONAMA 315, envolve
7106 alterações tecnológicas, com grau de dificuldade bem mais elevado que os
7107 verificados nas etapas então vigentes do PROCONVE; seja em um grau de
7108 complexidade de fabricação de motores e de combustíveis, bem como na logística
7109 de distribuição do combustível indispensável ao funcionamento dos novos motores
7110 dentro dos padrões especificados, e...”, bom... Por favor, Dr. Thiago.

7111

7112

7113 **SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Primeiro eu tenho uma
7114 questão de encaminhamento e depois uma questão de mérito. A questão de
7115 encaminhamento é que os “considerandos”, já que só temos duas emendas nesse
7116 sentido, e que no “considerando” não cabem explicação e debates acalorados.
7117 “Considerando” ou é ou não é, que tenha no máximo o encaminhamento a favor,
7118 encaminhamento contra e votação. Primeiro a questão de encaminhamento, se os
7119 outros Conselheiros puderem aprovar. Segundo, já quero me inscrever para
7120 encaminhar contra esse “considerando” da CNT e da ANFAVEA, respeitosamente
7121 ao Dr. João, mas eu, particularmente, não considere isso. Em nenhum momento,
7122 durante a discussão dessa resolução, e olha que eu fui o que menos participei, por
7123 conta de outros compromissos, mas eu não considere isso em momento nenhum e
7124 nem acho, Presidente, que caiba aí. Porque o que é o “considerando”? É um
7125 preparatório que está por vir. E o que está por vir não considera isso. Se
7126 considerássemos que já está muito alto o grau de dificuldade, não faríamos algo
7127 ainda mais restritivo como estamos fazendo. Então, a ANAMMA encaminha contra a
7128 proposta da CNT/ANFAVEA, não por não encontrar mérito no que é disposto pela
7129 ANFAVEA. Pelo contrário. Se vocês acham que tem essa dificuldade, eu acredito
7130 porque a dificuldade é do setor. Agora, a ANAMMA acha que não cabe nessa
7131 Resolução e não nesse momento Presidente.

7132

7133

7134 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Em defesa da proposta, acontece o
7135 seguinte: nós entendemos que houve uma alteração de paradigma significativo,
7136 quando passamos do S500 para o S50, tanto que o S10 é bem próximo do S50,
7137 permitindo até o funcionamento sobre determinadas condições com os
7138 combustíveis; com um mesmo combustível. Então, isso daí está ressaltando que nós
7139 estamos entrando em um novo degrau. Que existe toda uma complexidade que está
7140 sendo adotada por essa Resolução. Eu acho importante que destaquemos isso: que
7141 não está sendo dado um passo importante disso daqui; na defesa do meio ambiente
7142 e que isso daí envolve realmente alterações tecnológicas significativas. É um grau
7143 de complexidade.

7144 **A SR^a. ANA CRISTINA BANDEIRA LINS (MPF)** - Eu acho que se é isso que se
7145 quer destacar, não precisa mencionar a Resolução 315. Pode ser assim: isso aqui é
7146 verdade tudo para esta Resolução. “Considerando que a P7 implica...”. Essa fase,
7147 mas não precisa da Resolução 315 aí... E a Resolução 315, de qualquer forma já
7148 ficou acertado que seria uma moção do...

7149

7150

7151 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Vou ser sincero. Eu sou contrário
7152 também. Com todo o respeito, mas eu acho que ela entra em uma questão quase no
7153 nível de uma moção; não de um “considerando”. Ela faz uma série de
7154 argumentações que entram em um nível que extrapola, eu acho, a dimensão do que
7155 nós tratamos na Resolução e vejo toda uma vinculação que não...

7156

7157

7158 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Discordo de você, com o devido
7159 respeito. Mas, estamos em um sistema de votação, graças a Deus, democrático e
7160 como tal...

7161

7162

7163 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Vamos consultar a Dr^a. Ana.

7164

7165

7166 **A SR^a. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** - Eu concordo
7167 que não há espaço para esse tipo de comentário aqui.

7168

7169

7170 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então, com o maior respeito...

7171

7172

7173 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** - A derrota de uma proposição jamais
7174 significa um desrespeito. Significa uma divergência de opinião.

7175

7176

7177 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** -. Então, não foi aprovado. Vamos para
7178 o “considerando” do MME: “Considerando a necessidade de prazo e de investimento
7179 para promover a melhoria...”, “...qualidades dos combustíveis automotivos nacionais
7180 para viabilizar a introdução de modernas tecnologias de alimentação de
7181 combustíveis de controle e poluição...”. Vamos para o próximo “considerando”? Do
7182 MME. Tem um considerando acima, eu acho. Alguma discordância com esse
7183 “considerando”?

7184

7185

7186 **A SR^a. NORMA LÚCIA DE CARVALHO (Ministério das Cidades)** – Eu tenho a
7187 impressão que esse “considerando” teria mais sentido, quando ele estava associado
7188 a antecipar, abrir mão da fase P6. Porque aí, isso aí tentaria justificar aquilo de lá.
7189 Eu estou achando sentido nesse “considerando” aí, uma vez que não estaríamos
7190 prevendo abrir mão da Resolução 315; da P6. Não ofende, mas também não
7191 acrescenta nada.

7192

7193

7194 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Então, aprovado o “considerando” do
7195 MME.

7196 **O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Presidente, antes de
7197 encerrar a discussão eu faço um apelo para que a CNT, como representante do
7198 setor produtivo, apresenta na próxima reunião dessa Câmara Técnica, a proposta de
7199 moção a ser encaminhada para o Plenário do CONAMA; acerca do que nós
7200 debatemos aqui da necessidade de que seja feito o ajustamento, para que
7201 possamos partir para uma nova fase do PROCONVE. E faço até uma proposta mais
7202 ousada, se assim a Câmara decidir, a CNT faça essa proposta *ad referendum*, para
7203 não termos que passar por isso aqui de novo. Que eles façam, coloquem no ar; se
7204 alguém tiver alguma coisa a acrescentar, nós falamos em uma Câmara de
7205 “conservação” pequena para que já possa ser votado na próxima Reunião
7206 Extraordinária do CONAMA.

7207

7208

7209 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Acho que poderíamos encaminhar
7210 dessa forma.

7211

7212

7213 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – O grau de cansaço a essas alturas já
7214 está dificultando o entendimento...

7215

7216

7217 **O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – É que a CNT fique
7218 responsável por apresentar a proposta de moção para ser encaminhada para o
7219 Plenário do CONAMA, solicitando aos órgãos competentes, que seja realizado o
7220 ajustamento de conduta, para que possamos partir para a próxima fase do
7221 PROCONVE. Para que possamos partir diretamente para o P7. Que era o acordo
7222 que nós tínhamos feito com o setor produtivo aqui inicialmente. E aí, na segunda
7223 fase, propus até que essa proposta de moção seja feita *ad referendum*, que a CNT
7224 apenas encaminhe e que se alguns dos Conselheiros tiverem alguma crítica, nós
7225 façamos uma mudança, para que ela já possa ser encaminhada diretamente ao
7226 Plenário do CONAMA na reunião extraordinária de outubro.

7227

7228

7229 **O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Façamos na realidade uma votação
7230 eletrônica. Perfeito.

7231

7232

7233 **O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Perfeito. Acatada então a sugestão.
7234 Eu gostaria apenas de ir ao art. 3º. Houve uma dúvida sobre se nós tínhamos
7235 concluído a análise do art. 3º. Vamos ver aqui a redação do art. 3º como ficou. Art. 3º:

7236“A Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE/CAP, passará a ser
7237coordenado pelo MMA, sendo reformulada nos quesitos de competência,
7238composição, fiscalização, procedimentos e periodicidade de reuniões, prevendo a
7239participação de todos os setores representados no CONAMA, incluindo a
7240comunidade técnico-científica”. § único: “O MMA apresentará ao CONAMA em 60
7241dias, a partir da publicação dessa Resolução, proposta de revisão da Resolução
7242CONAMA 1886, no que diz respeito à Comissão de acompanhamento e avaliação
7243do PROCONVE/CAP”. Concluiu aí. Foram retirados os incisos e ficou essa redação.
7244Esclarecido? Então, eu gostaria... Não sei se tem algum Informe que eu preciso dar
7245aqui? Não? Queria agradecer...

7246

7247

7248**O SR. THIAGO CAMARGO LOPES (ANAMMA SUL)** – Presidente, antes de
7249encerrar. A ANAMMA não perde a chance de fazer nenhum comentário. Mas deixar
7250aqui o elogio à condução da Mesa. É uma proposta difícil. Eu era muito pouco
7251crédulo da possibilidade dessa Câmara exarar essa proposta de resolução em uma
7252só reunião; e quero conduzir à condução firme, que eu fico até com uma inveja
7253cristã; uma “inveja branca” de ter um auxiliar tão bom quanto o Nilo. Nilo que, de tão
7254ambientalmente correto o homem nasceu com nome de recurso hídrico; nome de
7255rio; e está aí sempre ajudando. Eu nunca consegui fazer uma votação por acordo e
7256todos votassem na minha Câmara... São nominais e disputadas, então, eu quero
7257elogiar a condução tão fantástica do Presidente. A ANAMMA agradece ao Ministro
7258Carlos Minc por ter mantido no MMA aquilo que o Ministério tem de melhor.

7259

7260

7261**O SR. JOÃO EMILIO FREIRE FILHO (CNT)** – Presidente, eu gostaria de fazer
7262minhas as palavras do Conselheiro da ANAMMA. A CNT concorda plenamente, e
7263realmente também nós estávamos vendo com muita preocupação a condução dessa
7264votação aqui, porque nós achávamos que dificilmente isso seria votado
7265completamente nessa reunião. De modo que, realmente, o senhor está de parabéns
7266por termos conseguido isso daqui, que é o que nós precisávamos.

7267

7268

7269**O SR. VOLNEY ZANARDI JÚNIOR (MMA)** – Bom, eu queria agradecer realmente a
7270dedicação de todos e realmente o clima de consenso que se traduziu nessa difícil
7271tarefa que tivemos. Acredito que temos que melhorar ainda esse trabalho; o Plenário
7272deverá olhar para essa Resolução, a Câmara Jurídica, mas acho que conseguimos
7273a contento, alcançar o nosso objetivo. Queria agradecer a todos, desejar para
7274aqueles que viajam um bom retorno às suas casas e até amanhã.