



GOVERNO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40

9ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de  
Qualidade Ambiental e Gestão de Resíduos –  
CTQAGR.

Brasília/DF.  
24 de Outubro de 2018.

*(Transcrição ip[s]is verbis)*  
*Empresa ProixL Estenotipia*

41

42 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Bom dia a  
43 todos. Peço que todos se acomodem para iniciarmos a nossa 9ª Reunião  
44 Extraordinária da Câmara Técnica de Qualidade Ambiental e Gestão Resíduos.  
45 Fábio, Gabriel, Marcelo, vamos lá? Bem, iniciando os trabalhos, a nossa ordem do  
46 dia está em tela, cumprimentando a todos iniciamos os nossos trabalhos  
47 chamando a item II, aprovação da transcrição da última reunião, a 8ª Reunião. A  
48 transcrição foi disponibilizada dentro do prazo regimental no site. Gostaria de  
49 saber se dentre os membros presentes há alguma consideração a fazer em  
50 relação a esse item. Ok? Então, todos de acordo com a aprovação? Aprovado.  
51 Entramos na ordem do dia, continuamos a discussão da Proposta de Resolução  
52 que estabelece as fases L7 e L8 do Programa de Controle de Poluição do Ar por  
53 Veículos Automotores – PROCONVE. Para o controle das emissões de gases  
54 poluentes e de ruídos para veículos automotores leves, novos, de uso rodoviário e  
55 dá outras providências. Peço, por favor, ao DConama que posicione o texto no  
56 ponto em que nós paramos, que eu gostaria de pactuar aqui um plano de trabalho  
57 para o dia de hoje. Nós interrompemos pelo menos a análise no art. 24  
58 finalizando, inclusive, então retomamos do art. 25. Nós temos na pauta dois  
59 assuntos que estão em regime de urgência, fizemos o esforço conjunto, que não é  
60 pequeno de mobilizar todos que estão aqui, de buscar o melhor resultado possível  
61 dentro desses 3 dias que temos reservados. Então, isso faz com que nós  
62 tenhamos que ter foco e pragmatismo na nossa análise, de forma que eu queria  
63 propor o encaminhamento à Câmara e a gente acordar algumas regras de  
64 trabalho. Na última reunião ficou acordado que aqueles membros que quisessem  
65 apresentar emendas enviassem para fins de facilitar os trabalhos dessa reunião,  
66 até sexta-feira daquela semana. Todas as emendas que foram recebidas foram  
67 consolidadas e o documento foi disponibilizado no site do Conama no dia 10 de  
68 outubro. Isso não impede que novas emendas sejam apresentadas aqui durante  
69 os trabalhos de hoje, mas eu queria sugerir que a gente retomasse a partir do  
70 ponto 25 do art. 25 até o último artigo, e vissemos os anexos de forma a verificar  
71 que os membros que apresentaram essas emendas tenham oportunidade de  
72 verificar se na consolidação foi feito de forma apropriada, e finalizando essa leitura  
73 é oportunidade também dos membros que tenham eventuais dúvidas dirigir aos  
74 proponentes dessas emendas. Finalizando a leitura nós encerramos a etapa do  
75 exame da matéria, retornamos ao início da matéria para a sessão deliberativa.  
76 Nós temos trabalhado de forma aberta, receber diferentes intervenções, mesmo  
77 de membros que não sejam da Câmara Técnica, mas eu peço que quem não é da  
78 Câmara que fale por meio de um dos representantes, para que a gente consiga  
79 organizar os trabalhos de uma melhor forma. Gostaria de sugerir também, como  
80 temos aí uma pauta grande, que a gente tivesse alguma delimitação que a gente  
81 vai acordar aqui em conjunto em relação ao tempo das intervenções. Em outras  
82 ocasiões às vezes levava 30, 40, 50, cheguei a marcar 60 minutos na discussão  
83 de um pacto de um artigo, isso é um pouco não aderente àquilo aqui gente se  
84 propôs a vamos dizer nesses 3 dias. Então, consulto os membros da Câmara  
85 sobre uma proposta que se entendam razoável para as intervenções, e a gente

86 aprovando isso eu serei rigoroso nesse tempo. O que vocês acham razoável? 3  
87 minutos. Temos uma proposta aqui. É encampada por todos?

88

89

90 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (Sesbra)** – Eu  
91 também concordo 3 minutos e daí fixar alguma coisa em termos....

92

93

94 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – De  
95 tolerância de 30 segundos. 3 minutos é o tempo, quando der 3 minutos eu vou  
96 fazer uma intervenção concluindo e vou dar 30 segundos, deu 3 minutos e meio  
97 vou falar obrigado e vou seguir a ordem da inscrição. Isso por que? Para garantir  
98 que todos tenham a oportunidade de fazer suas intervenções, senão acaba tendo  
99 o monopólio da palavra por um setor ou outro e isso não é bom para o debate. Um  
100 debate bom é aquele que se faz com a pluralidade das intervenções, de forma a  
101 fundamentar as convicções de cada membro já preparando para a sessão  
102 deliberativa. Então, todos de acordo com esse encaminhamento? É sobre esse  
103 assunto? Por favor, Gilberto.

104

105

106 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto  
107 Werneck, Ibama. Bom dia a todos. Só para, obviamente para apresentar as  
108 propostas que já estão em tela, que são de conhecimento de todos, eu acho que  
109 esse tempo é razoável. Eu não sei se teria, em algum momento, se for necessário  
110 uma explicação maior sobre a proposta apresentada se teria tempo de fazer  
111 inclusive apresentações para os Conselheiros sobre determinados pontos da  
112 apresentação. É possível?

113

114

115 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Nessa lógica  
116 a gente está dizendo o seguinte, a gente vai passar pelas emendas que foram  
117 feitas a partir do art. 25, quem tiver dúvida se manifesta para o proponente, e aí o  
118 proponente faz a explicação. Se tiver algum item de maior complexidade, enfim,  
119 isso pode ser apresentado, mas eu gostaria de sugerir que a gente não pautasse  
120 várias apresentações no meio da discussão porque a gente tem um prazo exíguo  
121 e um mandato claro, temos que disponibilizar essas propostas na melhor  
122 qualidade possível a tempo da última reunião plenária que já é agora no próximo  
123 mês. Então, eu pediria que as manifestações e que as explicações elas fossem  
124 objetivas, que a gente não abrisse várias apresentações Power Point no meio da  
125 apresentação. O Conselheiro Mourão, por exemplo, teve uma dúvida sobre o item  
126 ele faz a pergunta, esse item é dessa forma ou daquela. Você responde é dessa  
127 forma. Ponto. E aí quem quiser ver mais detalhes, provavelmente a sessão  
128 deliberativa vai começar após o recesso do almoço, há uma possibilidade real,  
129 quem quiser ver em mais detalhes aproveita esse expediente e entra no detalhe.  
130 Ok? É um esforço conjunto. Tem hora que a gente precisa ouvir, tem hora que  
131 precisa falar e tem hora que a gente precisa decidir. Nessa matéria a gente se

132 aproxima do momento de decidir. Sem cercear ninguém, obviamente, fica  
133 facultado aí as intervenções, os pedidos de esclarecimento e quando terminarmos,  
134 Gilberto, e voltarmos ao início a gente pactua o encaminhamento para a  
135 deliberação, e na deliberação se tiver dúvida essa dúvida pode ser colocada  
136 também. Está bom? Bem, então podemos considerar aprovado esse  
137 encaminhamento? Ok? Todos de acordo? Então, aprovado iniciamos no art. 25.  
138 Peço o Henrique, por favor, que posicione o texto na versão com as emendas.  
139 Temos aí no art. 25 a redação original com o seguinte texto: ficam estabelecidos  
140 limites de emissão de ruído e as datas de implantação conforme tabela 5 do anexo  
141 desta Resolução. Tem uma emenda que foi apresentada pela Anamma com a  
142 seguinte redação: ficam estabelecidos os limites de emissão de ruído de  
143 passagem e as datas de implantação, conforme tabela 5 do anexo desta  
144 Resolução. Então, a diferença da redação no caput do 25 é o acréscimo da  
145 expressão de passagem à palavra ruído. Ok? Passando. § 1º e 2º, § 1º não teve  
146 alteração em relação ao texto original. No § 2º aí vou só pedir ao Henrique para  
147 lembrar, o que está em azul foi proveniente da última reunião da Câmara. É  
148 isso. Do Ministério. Ok. Em azul é a proposta do Ministério. No § 2º há uma  
149 redação alternativa que foi apresentada pela Cetesb, vamos analisar. Redação  
150 original com um acréscimo pelo Ministério foi opcionalmente, só para fins de  
151 registro ler rapidamente o § 1º, que não teve mudança. A determinação de ruído  
152 de passagem dos veículos deverá ser feita conforme método prescrito na Norma  
153 ISO 3621/2015, ou norma brasileira referenciada pelo Ibama não houve  
154 apresentação de emendas para esse parágrafo, e esclarece como tem aqui ruído  
155 de passagem isso esclarece possivelmente a intervenção feita pela Anamma de  
156 manter essa mesma redação no caput. No § 2º a redação original com uma  
157 alteração já do Ministério é opcionalmente o método de ensaio definido na norma  
158 ISSO 362.2/2015 e os respectivos limites previsto da tabela 5, os respectivos  
159 limites da tabela 5 do anexo desta Resolução poderão ser utilizados para novas  
160 homologações já a partir da publicação dessa Resolução. E há uma proposta  
161 alternativa da Cetesb com a seguinte redação: opcionalmente o método de ensaio  
162 definido na norma ISSO 362.1/2015 e os respectivos limites previstos na tabela 5  
163 do anexo desta Resolução, poderão ser utilizados para novas homologações já a  
164 partir da publicação dessa Resolução. As redações são muito próximas, senão...  
165 É. Eu acho que o que a gente pode fazer nesse caminho, aí pergunto à Cetesb, a  
166 gente já aproveitar o esforço de harmonizar aquelas propostas que são muito  
167 próximas. Então, pergunto à Cetesb, a proposta do Ministério com aquelas  
168 emendas já recepciona o que vocês apresentar posteriormente? Sim ou não?  
169 Porque é redação apenas, se sim eu pergunto, podemos então retirar para limpar  
170 o texto? Ok? Então, peço, manifesta no microfone, por favor, Rui.

171

172

173 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Bom dia a todos. Rui de Abrantes, Cetesb.  
174 Sim, concordamos com a fusão dos dois artigos, me parece que há uma  
175 redundância no que está destacado em azul.

176

177

178 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então  
179 podemos manter a redação em vermelho. Todos de acordo? Ok. Grifa, taxa o de  
180 cima. Bem, seguindo temos § 3º. § 3º: na redação original o ensaio com veículo  
181 parado para fins de homologação deverá ser realizado com base na norma ABNT-  
182 NBR 9714/2000. E uma proposta da Anamma: o ensaio com o veículo parado,  
183 para fins de homologação, deverá ser realizado conforme disposto na Resolução  
184 Conama 418, para inspeção de veículos em uso. Bem, em discussão. Algum  
185 membro gostaria de fazer alguma intervenção? A Anamma gostaria de explicar a  
186 fundamentação da proposta?

187

188

189 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Em nome da  
190 Anamma, Fábio. Branco. Nós colocamos isso porque a medição no ruído do  
191 veículo parado, em marca lenta, ela não tem função de homologação em si, a  
192 função dela é gerar um valor de referência para cada veículo que vai ser usado  
193 posteriormente nos programas de inspeção e manutenção. Então, por isso nós  
194 citamos o método de ensaio exatamente como está para o programa de inspeção.  
195 Foi essa a motivação. Obrigado.

196

197

198 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
199 Há possibilidade... Mourão está inscrito? Por favor.

200

201

202 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (Sesbra)** –  
203 Quando a gente fala na Conama 418, em veículo em uso nós não estamos  
204 tratando aqui de veículo novo? Então, eu acho que não se aplicaria nesse caso,  
205 né?

206

207

208 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Fábio.

209

210

211 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Exatamente, nós  
212 estamos tratando aqui de veículo novo, agora, por isso que eu falei, não é um  
213 método para você medir para aprovar ou reprovar o sujeito na homologação, mas  
214 é só para gerar um número de referência para aquele veículo quando ele tiver em  
215 uso e for ser inspecionado. É o momento que eu tenho para ver qual é o ruído  
216 característico de um determinado modelo de veículo que depois eu vou usar  
217 quando eu for inspecionar o veículo na rua, senão não vou ter o número depois  
218 para fazer o programa de inspeção. Só isso. Não estou julgando o veículo agora.

219

220

221 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Borsari.

222

223

224 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, Cetesb. Essa discussão já  
225 aconteceu durante a minuta do P8, ali, se não me engano, ficou, a redação ficou  
226 conforme NBR 9714, por conta de que essa discussão ela já foi ultrapassada pela  
227 própria proposta, ou a indústria já se manifestou de que pode se, não há nenhum  
228 problema de se homologar o veículo com a norma 9714 e depois inspecioná-lo  
229 com o procedimento atrelado à Resolução 418. Existe já manifestação da indústria  
230 que não há problema algum. E por ocorrência, no P8 já ficou assim.

231

232

233 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Com qual  
234 das redações?

235

236

237 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Com a redação original.

238

239

240 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Então,  
241 temos duas bem definidas, seguindo o que nós pactuamos não vamos alongar  
242 muito aqui, é só um esclarecimento rápido para facilitar o processo de convicção  
243 dos senhores e senhoras. Então avançando. Da opacidade em veículos, aí não é  
244 os veículos diesel. É isso mesmo? Art. 26 não houve apresentação de emendas,  
245 vamos ler para fins de registro apenas. A partir da fase PROCONVE L7 o limite  
246 para homologação e fiscalização do índice de fumaça em aceleração livre para  
247 veículos equipados com motor de ciclo diesel, determinado conforme norma  
248 ABNT-BNR 13037/2001, ou norma brasileira sucedânea referenciada pelo Ibama,  
249 passará a ser 0,4 metro elevado a menos um em qualquer altitude até 2000  
250 metros. Ok? Não houve apresentação de emendas, entendemos... Tem  
251 manifestação, Wanderley, por favor.

252

253

254 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Wanderley, CNI.  
255 Bom dia a todos. Não, André, acabei comendo mosca aqui, é que no texto anterior  
256 da discussão da proposta da Anamma tem uma referência à Resolução 418, cabe  
257 aí colocar o ano apenas, é só quando for deliberar, só fazer essa correção.

258

259

260 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok.  
261 Obrigado, Wanderley. Essas questões é sempre bom a gente ressaltar,  
262 particularmente já tinha anotado aqui para corrigir também. Muito bem.  
263 Avançamos então para o art. 27. O art. 27, desce mais um pouco, Henrique,  
264 temos uma proposta, agora pode subir, temos a proposta original e duas  
265 emendas, duas propostas alternativas. A original com um acréscimo já do MMA:  
266 fica instituída a geração de créditos de emissão de poluentes como mecanismo  
267 auxiliar ao atendimento dos níveis de emissão corporativa. A emenda da Cetesb  
268 traz a redação: fica instituída a partir da fase PROCONVE L8 o mercado de  
269 créditos de emissão de poluentes como mecanismo auxiliar ao atendimento dos

270 níveis de emissão corporativos. Ele ressalta a partir da fase L8. E uma proposta...  
271 Vamos, peço silêncio, por favor, para que todos possam se concentrar. E a  
272 proposta da CNI, a seguinte redação: fica instituído para a fase PROCONVE L8 a  
273 geração de créditos de emissão de poluentes como mecanismo auxiliar ao  
274 atendimento dos níveis de emissão corporativa. São redações próximas, o  
275 principal destaque para as emendas me parece que é citar a fase, deixar claro que  
276 é na face PROCONVE L8, e há um diferença entre a proposta da Cetesb e da CNI  
277 no que diz respeito aos créditos, um fala o mercado de créditos de emissão e  
278 enquanto o outro fala geração de créditos de emissão. Parece que são essas as  
279 diferenças, coloco em discussão. Cada proponente mantém a sua proposta? Há  
280 possibilidade de convergência? Não?

281

282

283 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** Wanderley, CNI.  
284 Passo a palavra aqui ao Saltini, da Anfavea.

285

286

287 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea) –** Marco Saltini, CNI/Anfavea.  
288 Na realidade a proposta é manter a geração como está lá, ela coincide com a  
289 proposta da Cetesb de evidenciar a frase PROCONVE L8, mas a geração e não o  
290 mercado, porque o mercado dá a impressão que você negocia isso no mercado, e  
291 na realidade não é isso. É só por isso que há essa diferença.

292

293

294 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Certo.  
295 Obrigado, Saltini. Bem, esclarecidos, alguém mais? Marcelo Bales.

296

297

298 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb) –** Obrigado, André. Marcelo Bales,  
299 Cetesb. A gente só queria, só pós essa diferença na redação porque me parece  
300 que não tem muito sentido gerar crédito e não usar, por isso que a gente  
301 introduziu a palavra mercado que é gerar e usar o crédito gerado.

302

303

304 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Mourão.

305

306

307 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (Sesbra) –** Eu  
308 gostaria apenas de um esclarecimento da Cetesb, como é que ia funcionar esse  
309 mercado de crédito de emissão de poluentes? Qual é a ideia que está em cima  
310 deste artigo?

311

312

313 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Quem da  
314 Cetesb gostaria de responder a pergunta do Conselheiro? Rui.

315

316 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. A ideia é que aquelas  
317 empresas que tenham dificuldade de atingir as metas do PROCONVE L8, que ela  
318 possa então adquirir esses créditos de emissão de poluentes de uma empresa  
319 mais eficiente. Isso que é o conceito.

320

321

322 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Gilberto.

323

324

325 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
326 Ibama. De fato, assim, existe no início do controle da fase L8 essa questão da  
327 geração do crédito, esse crédito ele pode, ele vai ser negociado justamente de  
328 uma empresa com modelos menos eficientes para uma empresa com modelos  
329 mais eficientes. Me parece que a proposta da Cetesb quando introduz a palavra  
330 mercado e créditos, parece que vai ser uma coisa externa ao âmbito da regulação.  
331 O mercado se autorregula e de fato quem vai fazer todo esse controle, vai ficar  
332 sempre no âmbito do Ibama e da empresa que vai alegar e vai ser solicitado os  
333 seus créditos de emissão. As propostas elas são similares, eu ficaria com a  
334 proposta só da geração de créditos e depois a gente regularia isso como é que  
335 funcionaria a utilização desse crédito sem necessariamente evocar a palavra  
336 mercado, que causaria essa confusão de como aconteceria.

337

338

339 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
340 Gilberto. Todos esclarecidos? Zuleika.

341

342

343 **A SR<sup>a</sup>. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – Zuleika. Ainda não ficou claro  
344 porque mesmo não sendo um mercado externo, continua a dúvida a respeito de  
345 como seria feita essa compensação. É no sentido de perdoar uma empresa que  
346 não conseguiu ou não quis chegar ao ponto de cumprir a regulação? E aí ele  
347 então pode internamente, dentro do setor, supervisionado pelo Ibama, foi o que  
348 entendi, se manter no mercado irregularmente enquanto ele não consegue atingir  
349 os limites obrigatórios?

350

351

352 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Rui.

353

354

355 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Assim, o detalhamento dessa  
356 *Poluto and Trading*, será feito pelo Ibama. Então, isso aqui só a partida inicial, a  
357 proposta inicial, o conceito não é perdoar a emissão de poluentes, mas o conceito  
358 é que na somatória das emissões de todos os fabricantes, aqueles *targets* que nós  
359 temos da fase L8 sejam atingidos. Então, vamos imaginar o caso de um fabricante  
360 que na sua emissão lá ele tenha lá 30 miligramas por quilômetro de NMOG+NOx,  
361 então ele vai comprar essa diferença a mais, que ele acaba emitindo, de um outra



362 empresa que emitiu 5 miligramas por quilômetro. Então, a ideia é essa, é viabilizar  
363 que todas as empresas possam permanecer no mercado e, inclusive, aquelas  
364 menos eficientes, mas ele terá que de alguma forma adquirir esses créditos de  
365 outra empresa.

366

367

368 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Só seguindo  
369 a ordem, Zuleika. O Mourão e depois Zuleika.

370

371

372 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (Sesbra)** – eu  
373 Gostaria de saber se existe alguma experiência fora do Brasil com esse tipo de  
374 coisa, ou isso vai ser uma invenção genuinamente brasileira?

375

376

377 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Rui?

378

379

380 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** –Rui, Cetesb. Estados Unidos.

381

382

383 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Zuleika.

384

385

386 **A SR<sup>a</sup>. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apramac)** – Bom, a gente precisaria estudar  
387 esse sistema nos Estados Unidos no contexto americano para entender se no  
388 contexto brasileiro isso funcionaria, primeiramente. A segunda questão é de fundo  
389 mesmo de conceito, me preocupa que isso seja uma abertura para que o setor se  
390 autorregule e que não seja feita a conta do custo disso para a sociedade e para a  
391 saúde, porque se alguém emite menos e pode vender créditos, na verdade, isso é  
392 um ganho para o País e para a saúde pública que não deveria ser usado como  
393 moeda de troca para empresa que não se esforçaram ou não aplicaram o mesmo  
394 esforço que a outra. Quer dizer, além de uma concorrência, na verdade, você  
395 neutraliza a concorrência desleal, no meu ponto de vista, e não resolve o  
396 problema no Brasil, porque se você for fazer a conta a troca de créditos vai fazer  
397 com que aquela empresa continue emitindo acima do permitido por muitos anos, e  
398 essa conta tem que ser feita também do ponto de vista da saúde pública e do  
399 meio ambiente, e não apenas para que o corporativismo resolva o seu problema  
400 diante da autoridade fiscalizadora.

401

402

403 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Alguma  
404 manifestação? Bem, vou sugerir, antes de continuar vou sugerir que a gente leia  
405 também os parágrafos, que pode ser que questões que estão sendo colocadas  
406 sejam respondidas lá, e a gente faz uma conclusão ao final dessa leitura. Pode  
407 ser? Vamos ver, § 1º redação original: os créditos de emissão poluentes serão

408 apurados pelo Ibama e devidos a cada fabricante ou importador. Tachou ali a  
409 expressão representante legal. Há uma proposta alternativa, feita pela Cetesb,  
410 dizendo que os créditos de emissão serão gerados e compensados  
411 exclusivamente a partir da fase PROCONVE L8. Uma redação um pouco  
412 diferente. Outro assunto. Seria talvez ali uma proposta de novo parágrafo que  
413 vocês, ou a Cetesb teve a intenção de excluir a redação do original e incluir esse  
414 no lugar? Porque são dois movimentos, mas é em substituição ao outro, porque aí  
415 são duas propostas, a primeira de exclusão e a outra de um novo parágrafo  
416 porque são assuntos diferentes. Ok. Está colocada a posição, aí vem o § 2º que  
417 na redação original trazia a seguinte redação: o Ibama publicará... Silêncio, por  
418 favor. O Ibama publicará em até 2 anos antes do início da fase PROCONVE L8  
419 procedimento que regulamente a geração, o saldo e utilização de créditos de  
420 emissão de poluentes. E há uma redação apresentada pela Anamma dizendo: o  
421 Ibama, ali Zuleika, talvez esclareça seu questionamento. O Ibama publicará em  
422 até 2 anos o início da fase PROCONVE L8 procedimento que regulamente a  
423 geração, o saldo e utilização de créditos de emissão de poluentes entre modelos  
424 de um mesmo fabricante. Avançando, só para a gente ter uma ideia geral do  
425 comando, tem um § 3º, desce um pouco, Henrique, para a gente ver o texto  
426 original, ele ficou para baixo? O do 3º? Sobe um pouco mais. Não. É só 1 e 2,  
427 então seria um novo parágrafo que está sendo proposto. Posiciona ali no 3º para a  
428 gente comparar os 2. Tem ali uma proposta da Cetesb: os créditos de emissão  
429 poderão ser gerados e compensados exclusivamente pelas corporações e pelos  
430 veículos abrangidos por esta Resolução. E há uma outra proposta de § 3º, da  
431 CNI/Anfavea: o limite de emissão corporativa, aí já é um outro assunto também, é  
432 atendido por meio do cálculo da média anual dos níveis de emissão dos poluentes  
433 de todos os veículo, ponderada pelas respectivas quantidades de veículos  
434 emplacados em cada nível, entre 1º de janeiro e 31 de dezembro. É um outro  
435 assunto, só a numeração está igual, depois tem que ser ajustada. Avançando,  
436 também a CNI/Anfavea apresenta uma proposta de um outro parágrafo: a  
437 comprovação do número de veículos, do número de veículos vendidos de cada  
438 modelo deverá ser baseado nos registros de emplacamento de veículos novos,  
439 Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, homologados na fase  
440 PROCONVE L8. E mais um parágrafo dizendo: a média corporativa anual dos  
441 níveis de emissão de NMHC+NOx deve ser ponderada pelos emplacamentos dos  
442 veículos a serem considerados para o período, ou seja, é o resultado do somatório  
443 dos níveis de emissão de NMHC somado ao NOx de cada veículo multiplicado  
444 pelas suas respectivas quantidades anuais de emplacamento, dividido pelo  
445 volume total anual dos emplacamentos da corporação. E um último parágrafo  
446 também da CNI/Anfavea, até 31 de janeiro do ano subsequente a corporação  
447 deverá encaminhar ao Ibama documento comprobatório do atendimento ao limite  
448 corporativo anual dos níveis de emissão de NMHC+NOx. Vamos por parte, agora  
449 que a gente teve a visão do todo, vamos voltar e analisar porque são assuntos  
450 diferentes, a gente viu o caput. No § 1º eu pergunto ao Ministério do Meio  
451 Ambiente, o Gilberto está aqui representando, não é isso? Se há possibilidade de  
452 convergência com alguma das outras redações, porque na sua fala eu entendi  
453 você sinalizando favoravelmente à questão da geração. Só para a gente tentar

454 fazer um esforço, dentro do que for possível, de diminuir a quantidade de  
455 propostas alternativas porque isso facilita o processo deliberativo que virá na  
456 sequência. Há possibilidade de convergência? Está ali na tela, o de vocês é o  
457 preto. A diferença do de vocês para o da Cetesb é a citação da fase PROCONVE  
458 L8, e ele usa a expressão geração de crédito de emissão de poluentes como  
459 mecanismo auxiliar. Estou perguntando diretamente para você se há possibilidade  
460 de convergência, sim ou não, não precisa se alongar muito, se não tem a gente  
461 segue com as 3.

462

463

464 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Tudo bem.  
465 Gilberto Werneck, Ibama. De fato há possibilidade de convergência no texto da  
466 CNI/Anfavea porque realmente precisa estipular a instituição a partir da fase P8, e  
467 a necessidade depois, ali quando a gente viu os outros parágrafos, de regular  
468 isso. Então, não... A gente mantém assim, não tem concordância com a expressão  
469 mercado, e daí eu acho que tirando isso as duas propostas são similares.

470

471

472 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, vocês  
473 encampam a da CNI/Anfavea. É isso? Henrique, por favor, acrescenta na 2ª  
474 proposta, barra MMA e tacha a redação original, ficamos com duas propostas.  
475 Não, na debaixo. Mourão

476

477

478 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (Sesbra)** – Eu  
479 gostaria ainda de entender um pouquinho mais a questão da própria proposta do  
480 Ministério da geração de crédito de emissão. Por que? Uma coisa é você gerar  
481 crédito de carbono, por exemplo, que é um mecanismo que está sendo emulado  
482 aqui, onde você ao longo de uma perspectiva global você vai tratar de fontes de  
483 emissão fixas. Outra coisa é você permitir que dentro de um mesmo setor, dentro  
484 de um mesmo local físico você possa avaliar fontes de emissão que produzem  
485 mais poluição daquilo do que é recomendado e que gera um prejuízo para a  
486 saúde, que esse é o objetivo qualidade do ar, e a gente compensar isso. Isso é  
487 uma outra coisa. Eu vejo o mercado de emissão como um parâmetro que poderia  
488 ser aceitável se ele fosse limitado no tempo, inclusive, porque assim você daria  
489 um tempo, vejo isso como um mecanismo de adaptação da indústria a  
490 determinados parâmetros, mas não como uma coisa que possa ser  
491 definitivamente criada, vou criar sempre, então eu posso sempre comercializar  
492 mecanismos, instrumentos que poluam o tempo todo desde que eu compense.  
493 Isso com outro carro que é usado, por exemplo, veículos específicos, vamos falar  
494 em veículo de mineração, caminhões pesados, caminhões que são usados, todos  
495 aqui elucubrando, no aeroporto. Então, aquela área vai ser eternamente poluída  
496 porque aqueles veículos nunca vão ser adaptados e vão diminuir a poluição.  
497 Então, isso é extremamente preocupante complicado e eu fico extremamente  
498 preocupado com essa criação deste mercado, desta forma como está, ou seja, a  
499 partir de agora a gente tem direito de ter veículos que nunca serão adaptados,

500 desde que eu tenha outros que eu venda para ir para outra circunstância. Então,  
501 isso me preocupa e eu gostaria de ouvir mais sobre isso.

502

503

504 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
505 Mourão. A preocupação pertinente. Marcelo Bales.

506

507

508 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Marcelo Bales, Cetesb. Senhor  
509 Mourão, respondendo a sua questão especificamente, a gente colocou um  
510 parágrafo que o mercado se limita aos veículos desta Resolução, portanto, só  
511 crédito gerado por veículos leves será compensado por débitos, podemos dizer de  
512 veículos leves, está dentro. Então, a sua preocupação com, por exemplo, veículos  
513 de segmentos, portuários, não pode haver essa compensação, não há mistura do  
514 segmento do leves com qualquer outro inclusive com de motos, inclusive com o de  
515 pesados, é só dentro da L8, especificamente

516

517

518 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Marcelo,  
519 você está fazendo referência àquele § 3º em cima, que está em tela? Só para fins  
520 de esclarecimento do Conselheiro. É isso? Conselheiro Mourão, o texto que ele se  
521 referiu é aquele que está na tela em cima. Os créditos de emissão poderão ser  
522 gerados, compensados exclusivamente pelas corporações e pelos veículos  
523 abrangidos por esta Resolução. Ok? Bem, avançando, vamos lá, Henrique.  
524 Parágrafo. Sobe. Está inscrita? Por favor, Zuleika.

525

526

527 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – Senhor André, eu entendo que  
528 nós estamos aqui discutindo um novo conceito, que não tinha, não existia antes, e  
529 não se trata só de analisar a estrutura da proposta da emenda, mas eu acho que  
530 iniciar antes com essa discussão conceitual é extremamente importante porque é  
531 uma questão nova. Eu queria saber se créditos de emissão de poluentes já  
532 existem, se há definição disso em algum lugar ou se nós estamos aqui  
533 inaugurando, quer dizer, além de estarmos inaugurando um novo conceito, eu  
534 queria saber se nós também estamos inaugurando aqui uma definição de algo que  
535 não existia. Então, duas coisas.

536

537

538 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vou pedir ao  
539 Gilberto para... Ouve porque está endereçando pergunta a você, Gilberto.

540

541

542 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – Quer que eu repita? Eu quero  
543 entender o seguinte, essa Resolução ela está trazendo um novo conceito a partir  
544 do PROCONVE L8, eu pergunto, esse conceito que está sendo trazido para essa  
545 Resolução já existe uma definição jurídica para ele em alguma legislação? Ou nós

546 vamos ter que criar, ou que seja, créditos de emissão de poluentes? Primeira  
547 pergunta. Segunda pergunta, o Ibama tem condições de implantar esse  
548 mecanismo e controlar, fiscalizar e prestar conta para a sociedade? Porque nas  
549 últimas reuniões o Ibama tem reclamado, com justa razão, a dificuldade de  
550 controlar tudo, porque muitos comandos pesados, muitos comandos para o Ibama  
551 foram feitos, e muitas reclamações eu ouvi aqui na última reunião. Então, aqui  
552 está sendo dado mais uma tarefa e não é uma tarefa fácil, porque primeiro, que  
553 nós queremos entender o que seria créditos de emissão de poluentes, lógico, para  
554 começarmos a discutir, onde que está escrito isso e onde que tem uma previsão  
555 legal disso, ou se é o Conama que vai criar essa previsão legal e por que isso não  
556 está nesse artigo? Não está nessa Resolução essa explicação aqui, essa  
557 definição jurídica e nem sei se o Ibama, o Conama pode, não sei se Conama pode  
558 fazer isso, mas supondo que possa e que exista já essa previsão legal de crédito  
559 de emissão de poluentes, como mecanismo de atendimento de níveis de emissão,  
560 quer dizer, poderia servir até para ponte fixa, deve ser um conceito que serve para  
561 qualquer emissão de poluentes, não só para veículos. Então, eu preciso entender  
562 essas duas questões, não sei se você entendeu os duas perguntas.

563

564

565 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado.  
566 Gilberto.

567

568

569 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Gilberto,  
570 Ibama. A ferramenta de geração de créditos ela não existe no País, tanto é que a  
571 gente tem que instituir aqui e a gente está se inspirando nos moldes do que é feito  
572 nos Estados Unidos tanto na geração de créditos quanto no uso da tabela de  
573 níveis de emissão. A tabela de nível de emissão, que é a tabela 2 do anexo, ela  
574 traz níveis de emissão e elas são controladas corporativamente. Então, você tem  
575 modelos dentro da corporação que limitem mais, não mais do que L7 futuramente  
576 e tem outros que são emissões zero, níveis zero que são os casos dos veículos  
577 elétricos. O que acontece? Essa geração de créditos ela é ponderada sempre pelo  
578 número de vendas. Então, você só tem a geração de créditos se você tiver uma  
579 indução à eletrificação da frota, ou a veículos com baixa emissão, veículos  
580 híbridos, *pluggins* e etc. Então, essa indução é feita tanto pelo estabelecimento da  
581 tabela 2 do anexo, que é a tabela do controle corporativo, quanto com a  
582 possibilidade de geração de créditos. Por que a gente fala isso? Porque existem  
583 modelos que são de uso, que têm uma baixa venda, mas que são, enfim,  
584 comerciais, que eles podem se justificar a sua continuidade de comércio  
585 ponderado pelo seu baixo número de vendas. Então assim, essa ferramenta da  
586 geração de créditos ela é necessária para induzir essa eletrificação ou veículos  
587 com tecnologia de baixa emissão. Outro ponto sobre a questão da capacidade do  
588 Ibama, obviamente quando a gente trouxe essa redação a gente já ponderou isso,  
589 a gente já sabe mais ou menos como precisa fazer, só que não tem nada escrito,  
590 não tem nada de pronto para apresentar aqui, até comentando ali que a  
591 CNI/Anfavea ela foi além, ela propôs novos parágrafos colocando algumas regras

592 que a gente precisaria ver se seria interessante ou não colocar na Resolução ou  
593 no instrumento de regulação, mas a gente precisa obviamente se preparar para  
594 atender isso porque é uma ferramenta imprescindível para a aplicação dos níveis  
595 de emissão. A gente não tem como abrir mão disso até porque entre corporações  
596 a gente pode inclusive ter essa utilização de créditos. Então, isso também  
597 impossibilita que a gente feche numa mesma corporação uso de crédito, porque  
598 isso não seria crédito, ela não teria como fazer essa utilização, não teria razão de  
599 existir se eu só precisasse usar os créditos para meus veículos, eu não pudesse  
600 ter uma empresa com veículos de baixa emissão instalando ou sendo  
601 desenvolvidas no País, e que pudesse sustentar aí a outra, os outros modelos de  
602 outras corporações nos moldes que do a gente está pensando aqui. Então, é  
603 perfeitamente justificável e é uma atribuição que o Ibama assumiu e continua  
604 mantendo.

605

606

607 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado,  
608 Gilberto. Marília.

609

610

611 **A SR<sup>a</sup>. MARÍLIA MARRECO CERQUEIRA (MMA) –** *Eu apesar da proposta*  
612 *original do Ministério e Ibama, eu tenho algumas dúvidas reais, uma em relação*  
613 *até a questão que foi colocada pela Zuleika e pelo Mourão. Estão me ouvindo ou*  
614 *não?* Em relação questão de ser uma coisa temporária talvez seja interessante,  
615 porque eu fico me perguntando aqui o seguinte, inclusive perguntei para Gilberto e  
616 gostaria que os outros especialistas aqui na sala pudessem responder a isso,  
617 inclusive a indústria. Eu vou entrar nessa contabilidade aqui com a questão do  
618 carro elétrico também, a minha intenção aqui é reduzir emissão, a função básica  
619 do PROCONVE é redução de emissão. Então, por exemplo, se nessa minha conta  
620 indefinidamente eu estou com um carro elétrico entrando na conta, que a geração  
621 dele é zero, e aí os outros vão emitir, vamos dizer assim, o dobro do que o carro  
622 elétrico, ele vai poder emitir muito mais do que ele deveria não emitir porque ele  
623 vai estar compensando a zero emissão do carro elétrico. Então, do ponto de vista  
624 da qualidade ambiental qual a minha lógica de retorno? Nenhuma. Se isso for uma  
625 coisa temporária no sentido de induzir carros que possam gerar menos e etc., e  
626 tal, pode ser um mecanismo interessante, mas uma coisa dessa indevidamente eu  
627 vou ter o quê? Quanto mais carros elétricos estiverem entrando, mais os que  
628 estão permanecendo vão poder emitir mais, Por quê? Porque eles vão estar  
629 sendo compensados pela emissão zero do outro. Então, eu não estou vendo muita  
630 lógica nisso não, do ponto de vista de qualidade ambiental, principalmente que a  
631 gente tem que pensar em qualidade do ar *lato sensu*, eu tenho as minhas fontes  
632 fixas, eu tenho minhas fontes móveis, eu tenho que reduzir nas móveis e eu tenho  
633 que reduzir na fixa, se eu não vou reduzir na móvel, por quê? Porque eu vou estar  
634 compensando? Eu vou ter que apertar na fixa. E aí nós estamos com a Resolução  
635 03 para a semana que vem, pautada no Conama, para vocês não esquecerem,  
636 nós estamos trabalhando em qualidade do ar como um todo.

637

638 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
639 Marília. Fábio.

640

641

642 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio Branco, em  
643 nome da Anamma. Nós temos uma preocupação em relação a essa questão do  
644 crédito que é a seguinte, você imagine um fabricante brasileiro que está  
645 produzindo carros de baixa emissão, já nos BINs mais avançados, que nós vamos  
646 discutir depois, e um fabricante estrangeiro que não tenha representação aqui no  
647 Brasil, que queira entrar, mas botar os carros piores dele para venda aqui no  
648 Brasil. Ele consegue comprar crédito do carro brasileiro que emite pouco e colocar  
649 um carro ruim, que a gente não tinha no mercado, por exemplo, e o ganho  
650 ambiental, como disse a Marília, vai ser zero, na melhor das hipóteses, se ele  
651 entrar com um volume de vendas equivalente, o ganho elementar vai ser zero, vai  
652 ser minimizado. Então, até em função de tudo que foi falado a gente tinha  
653 colocado aqui de limitar o mesmo fabricante, ou o mesmo CNPJ, mas para isso já  
654 existe o mecanismo que vai ser colocado depois que é o limite corporativo. Então,  
655 eu acho que esse parágrafo, esse artigo inteiro perde o sentido, eu vejo esse risco  
656 e acho que talvez poderia mudar a minha proposta para retirada do artigo.

657

658

659 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
660 Fábio. Então, só para deixar claro, vocês estão retirando a proposta?

661

662

663 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Nossa proposta  
664 passa a ser a retirada do art. 27.

665

666

667 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Todo. Ok.  
668 Então anota ali, por favor. Cadê o nosso apoio? Henrique? Henrique não tem  
669 tempo nem de pegar um café. Anote ali, por favor, vai ter uma outra proposta  
670 agora que vai ser proposta Anamma, lá em cima de tudo, acho que pode ser em  
671 cima do preto, inclusive, que vai ser de supressão. Não é isso, Adriana? Então,  
672 proposta Anamma, algum outro setor encampa essa proposta? Aproam. Desculpe,  
673 Mourão, você está representando a...?

674

675

676 **A SR<sup>a</sup>. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – A Sesbra.

677

678

679 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Então,  
680 Anamma/Sesbra, a Apromac acompanha?

681

682

683 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apramac)** – Eu só queria deixar claro aqui  
684 que a minha posição ainda não está tomada porque, na verdade, a questão do  
685 que seria esses créditos estão sendo colocados aqui, o que seria esse sistema,  
686 que seria a definição?

687

688

689 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – É porque  
690 assim, tem uma ordem de inscritos, posso anotar a sua inscrição, já lhe passo a  
691 palavra. Só porque já tem o Fábio que está esperando um tempo, o Wanderley, e  
692 a gente retorna. Está bom? Fábio, você falou. É Wanderley agora.

693

694

695 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Wanderley, CNI.  
696 Passo a palavra à Anfavea.

697

698

699 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marcos Saltini, CNI/Anfavea.  
700 Eu acho que a gente precisa desmistificar um pouquinho a questão dos créditos,  
701 até, por exemplo, o que a Dra. Marília Marrenco colocou da questão do carro  
702 elétrico. Na realidade quando a gente fala de crédito corporativo, eu queria talvez  
703 até voltar um pouquinho antes, vamos lembrar que a gente adotou muitos anos  
704 atrás a opção de basear a legislação brasileira de emissões veiculares para  
705 veículos leves na americana. Então, a gente está tentando seguir o mesmo  
706 caminho que os Estados Unidos seguiram. Quando eu falo de emissão com média  
707 corporativa eu estou exatamente dando o ao fabricante um desafio dele reduzir as  
708 emissões, mas faço isso de uma forma que ele possa desenvolver ao longo do  
709 tempo as soluções para todos os seus modelos de produtos ponderando para que  
710 eu tenha no máximo um limite de emissão da corporação. Esse é o objetivo.  
711 Quando eu falo que à medida que eu vou colocando carro elétrico permita que eu  
712 coloque carro mais poluente, bom, seria ótimo, então vocês estão dobrando o  
713 mercado brasileiro de veículos, mas isso não acontece. Um carro elétrico ele  
714 normalmente ele vai substituir uma venda de um carro por combustão, não é que  
715 eu vou comprar um carro a combustão e comprar um elétrico, eu estou comprando  
716 os dois carros e aí eu compro um carro muito poluente e um carro elétrico. Então,  
717 a ideia da média corporativa é exatamente essa, é lançar o desafio para o  
718 fabricante de reduzir a suas emissões enquanto corporação, para isso nós vamos  
719 ver mais na frente que nós vamos ter que lançar mão sim de produtos de  
720 muitíssima baixa emissão, seja ele motor a combustão, seja ele usando novas  
721 tecnologias que são os veículos elétricos, a tal ponto que eu vou reduzindo.  
722 Fatalmente daqui um tempo nós vamos estar discutindo a nova fase depois da L8,  
723 e aí talvez a gente esteja falando de outras tecnologias completamente diferentes.  
724 Então, o objetivo da média corporativa é exatamente isso. Lembro apenas, e aí,  
725 Dra. Zuleika, só para clarificar, talvez o potencial do Ibama de fazer isso ou não,  
726 lembro que a Resolução de Pneus já permitiu fazer isso, a gente tinha que fazer  
727 destinação de pneus, os fabricantes, importadores, e à medida que um deles  
728 tivesse mais dificuldade ele poderia comprar crédito daquele que fez, que exportou



729 mais ou conseguiu destinar mais produtos. Então, o Ibama já fazia esse balanço  
730 no caso de pneus, por exemplo, usava esses créditos, um fabricante cedia para  
731 outro o crédito de forma geral. De novo, se o nosso objetivo realmente é qualidade  
732 do ar, assim a gente vai conseguir atingir a qualidade do ar. E a questão de um  
733 possível mercado não é que, por exemplo, eu faço um carro elétrico, então, vou  
734 permitir que venha um importado que vai competir comigo poluente e eu vou ceder  
735 meu crédito para ele. Isso é uma negociação complicada, não é simples, dentro da  
736 corporação a gente consegue muitas vezes resolver esses problemas de dosar a  
737 tecnologia que eu vou utilizar.

738

739

740 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado.  
741 Saltini. Renato.

742

743

744 **O SR. RENATO LIMA FIGUEIREDO SAMPAIO – SUPLENTE (MME) –** Obrigado,  
745 André. Renato, do Ministério de Minas e Energia. Não tenho nenhuma  
746 consideração a fazer em relação a texto, mas aqui a gente coloca uma questão de  
747 forma explícita, uma questão relativa a à indução à eletrificação da motorização  
748 dos veículos. Assim, lógica como nossa missão, não podia deixar de ser, nós  
749 somos, com valor nós temos responsabilidade ambiental, socioambiental, mas  
750 assim, é importante que o Ministério se manifeste que a política de indução à  
751 eletrificação ela passa por outros fóruns, por outras governanças também. É  
752 importante a gente ter isso em mente porque o País hoje ele é dependente da  
753 importação de derivados, seja gasolina, seja de diesel, ele é abastecido hoje  
754 também pelo setor sucroalcooleiro, pela questão do álcool. Então assim, a gente  
755 até reunião passada essa questão não tinha aparecido para a gente, não tinha  
756 sido apresentado que o setor, parte do setor que o Ministério representa, que é  
757 nossa obrigação garantir o abastecimento de mercado junto com o MP, a gente  
758 gostaria que essa discussão fosse, se o objetivo de forma explícita é essa,  
759 precisaria envolver o Conselho Nacional de Política Energética, a gente precisaria  
760 tomar muito cuidado com essa questão. Assim, a gente já tem hoje os nossos  
761 portos nos limites de importação de combustíveis, muito perto disso. Então assim,  
762 se a gente for numa transição aumentar uma dependência de gasolina, de diesel,  
763 que hoje nós somos dependentes, acho que essa discussão precisa ser ampliada.  
764 Assim, só o Ministério precisa... Não é referente ao texto, mas o Ministério precisa  
765 se apresentar dessa forma, essa discussão precisa ser ampliada e precisa ser um  
766 pouco mais de parcimônia, e mais cuidado um pouco nessa discussão. Obrigado.

767

768

769 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado,  
770 Renato. Marília e depois é quem? Gilberto ou Rui que pediu a palavra? Gilberto.

771

772

773 **A SR<sup>a</sup>. MARÍLIA MARRECO CERQUEIRA (MMA) –** Mais uma questão, ou seja,  
774 toucou na questão do pneu, só para lembrar A resolução de Pneu 1 por 4, 4 por 1,

775 etc., e tal, a contabilidade já estava na própria Resolução, a única coisa que o  
776 Ibama fazia é fazer as contas a partir de uma contabilidade que já estava expressa  
777 na Resolução. Aqui nós não temos contabilidade nenhuma expressa em nada, a  
778 CNI ainda avançou colocando alguma coisa em termos de como seria essa  
779 contabilidade e etc., e tal, na verdade aqui é um cheque em branco, não tem nada  
780 dizendo nada. Então, é bem diferente da questão do pneu, quer dizer, a gente  
781 pode usar o mesmo raciocínio, só que lá o preto no branco já estava na própria  
782 Resolução, o que o Ibama fazia era uma conta em função de 4 para 1, 2 para 1, e  
783 etc. e tal.

784

785

786 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado  
787 Marília. Zuleika e depois Gilberto. Zuleika.

788

789

790 **A SR<sup>a</sup>. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac) –** Zuleika. Essa questão dos  
791 pneus também queria falar que eu participei da discussão, na verdade a gente  
792 tinha um passivo na época e precisava zerar esse passivo, e depois entrar numa  
793 regra 1 por 1. E também a natureza do resíduo do pneu é bem diferente da  
794 natureza do resíduo de emissão atmosférica, quer dizer, ela é contínua e tende a  
795 aumentar e o controle pelas autoridades é difícilimo e aí o que eu queria dizer,  
796 então, quando pedi a palavra, foi que eu concordo, acredito que devam existir  
797 mecanismos inteligentes na Resolução para induzir realmente a novas  
798 tecnologias, limpas, menos dependentes, de preferência e com viabilidade, mas a  
799 preocupação que a gente está compartilhando aqui é assim, o que o Conama  
800 puder fazer, deve fazer dentro da sua atribuição, mas o cheque em branco nos  
801 incomoda. Dizer assim, que é o Ibama que posteriormente, eu acho assim, toda  
802 proposta já devia vir pronta para a Câmara Técnica, se o Ibama vai ser aquele que  
803 vai determinar, ele já tinha que trazer um esboço do que ele está pensando. E isso  
804 tem que ficar gravado nos processos, no processo desta matéria, como um  
805 documento oficial. Essa história de ficar dando cheque em branco para daqui 2  
806 anos, 3 anos, não é uma segurança nenhuma para saúde do meio ambiente.

807

808

809 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado,  
810 Zuleika. Eu vou passar para o Gilberto e vou encerrar as inscrições para a gente  
811 poder avançar, porque já foram mais de 10 manifestações, eu acho que as  
812 posições estão claras, não estamos deliberando ainda e possivelmente antes do  
813 início da deliberação haverá o recesso para o almoço onde vocês vão ter tempo  
814 de conversar um pouco mais em detalhes com cada um dos proponentes.  
815 Gilberto. Vou seguir a ordem, você está inscrito e depois eu devolvo a palavra  
816 para a Zuleika.

817

818

819 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Eu vou  
820 primeiro passar a palavra para o Lacava.

821 **O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVA (Cetesb)** – Carlos, Lacava, Cetesb. Eu  
822 só queria, eu acho que a Dra. Zuleika colocou a questão da mudança de conceito.  
823 A mudança de conceito ela se deu pela introdução dos limites corporativos, essa é  
824 a mudança de conceito que é a mudança que foi introduzida, como bem comentou  
825 o Saltini, copiando o modelo americano que é o PROCONVE par leves vem  
826 adotando desde a sua criação. Então, o conceito que foi adotado é exatamente o  
827 mesmo conceito adotado nos Estados Unidos que é ter médias corporativas. O  
828 conceito até então de você ter limite por veículo, ele deixa de fazer sentido na  
829 medida em que você começa a introduzir, por exemplo, veículos de emissão zero  
830 e que vão atender com folga aqueles limites, como é que eu faço para conseguir  
831 ter uma emissão cada vez mais baixa e fortalecer a introdução de veículos novos?  
832 É justamente usando a média corporativa. Então, esse é o conceito do que está  
833 sendo proposto daqui para frente, independentemente da questão de mercado. O  
834 instrumento de mercado surge como um facilitador, como um facilitador num  
835 processo de tentar num processo de transição você não ter nenhum prejuízo  
836 ambiental do ponto de vista de emissão e conseguir garantir que todos os  
837 fabricantes atendam as médias corporativas. Duas coisas são importantes,  
838 primeiro, o veículo que vai ficar e que talvez esteja acima da média, ou seja,  
839 pesando negativamente na média corporativa, ele vai continuar sendo o veículo de  
840 emissão baixa, ele não vai poder emitir como na L5, L3, L2, ele vai continuar  
841 emitindo baixo mesmo em um veículo a combustão, esse é um ponto importante.  
842 E a outra questão é que a média corporativa ela vai, depois nós vamos olhar as  
843 tabelas lá na frente, ela vai reduzindo ao longo dos anos de tal forma que não  
844 existe essa possibilidade de ir mantendo um veículo eternamente polindo mais, ao  
845 longo dos anos a média corporativa vai sendo baixada, ao ponto de que no final  
846 de tabela se espera que nenhuma montadora consiga única e exclusivamente com  
847 veículos a combustão atingir aqueles limites de emissão. Esse é o conceito. Então  
848 assim, não tem grande prejuízo do ponto de vista, só estou tentando tranquilizar  
849 porque nós estamos fazendo uma discussão em cima de mercados, e de créditos,  
850 que não é o ponto crucial de controle dessa fase. Não é, não é aí que vai ter o  
851 problema de poluição do ar e que saiu a brecha para nós voltarmos a ter, deixar  
852 de ter controle ambiental.

853

854

855 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Aí eu acho  
856 que a gente pode utilizar, acho que, bem, aí tem uma questão imperativa que é o  
857 tempo. Eu vou passar a inscrição para a Zuleika, já está... Para a Carmen? Ok. E  
858 aí eu vou pedir para a gente avançar, as questões estão colocadas, eu acho que  
859 há espaços aí no intervalo para negociarem uma reação que recepcione melhor as  
860 preocupações que foram manifestadas, mas a gente precisa avançar, porque  
861 como o Gilberto muito bem colocou, essa é uma questão importante, mas é  
862 acessória, não é o principal escopo da Resolução que a gente está discutindo.  
863 Então, encerro com a inscrição da Zuleika que vai passar a palavra e a gente  
864 avança. Ok? Por favor?

865

866

867 **A SRª. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Carmen, Apromac. Só  
868 uma ressalva, esse mecanismo de crédito ele existe na legislação de São Paulo  
869 de Fontes Fixas ele foi pouco utilizado, talvez por uma complexidade, eu não sei  
870 exatamente o motivo, um ponto que me chama a atenção é que quem vai  
871 controlar, que no caso é o Ibama o homologador, vai ter que ter esse controle  
872 adicional do acordo entre partes, talvez não seja tão sofisticado, mas esse  
873 controle anual de que um passou para outro vai ter ser incorporado nos  
874 mecanismos de controle dessas metas corporativas. Então, é só essa questão se  
875 talvez tenha uma questão legal para ser tratada e essa complexidade, assim,  
876 como ideia, ok, mas vai gerar um certo ônus de controle para vocês. E vale a pena  
877 olhar o que a Cetesb resolveu no caso de fontes fixas, porque é feito faz tempo,  
878 desde 2004 que tem esse mecanismo lá para fontes fixas.

879

880

881 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok.  
882 Obrigado. Temos aí posições definidas, uma proposta da Anamma pela exclusão,  
883 uma proposta da Cetesb que faz referência à fase L8 ao mercado, uma proposta  
884 CNI encampada pelo Ibama, faz referência à geração de créditos e vimos que  
885 pode haver aí uma possibilidade de aproximação da redação, mas não vou fazer  
886 isso agora, vamos deixar para o intervalo e a proposta da CNI é acompanhada por  
887 aqueles parágrafos que nós já lemos e já conhecemos. Avançando. Art. 28: todos  
888 os documentos apresentados devem refletir a realidade de configuração do  
889 veículo homologado. Não há proposta de emendas. Art. 29: o fabricante e  
890 importador, representante legal, deverá comercializar no Brasil somente veículos  
891 que estejam de acordo com a configuração homologada. Também sem proposta  
892 de emendas. Art. 30: alterações dos componentes, inclusive, na versão de  
893 programa da Central Eletrônica do Veículo – ECU, que não altere os níveis de  
894 emissões devem ser comunicados ao Ibama por meio de Sistema Infoserv, e aí é  
895 uma proposta de redação alternativa oferecida pela Cetesb. E o art. 30 passaria a  
896 ter a seguinte redação: alterações nos componentes, inclusive na versão do  
897 programa da Central De Eletrônica de Veículos – ECU, que não alterem os níveis  
898 de emissões devem ser comunicados ao Ibama por meio de Sistema Infoserv. São  
899 idênticas. Cetesb abre mão? Sim? Ok. Obrigado. Pode tachar então a proposta da  
900 Cetesb. Passamos para o art. 31. Todos os custos de inspeção e auditorias  
901 realizados pelo Ibama ou por seu Agente Técnico Conveniado – ATC, tais como  
902 ensaios, recolhimentos, despesas administrativa de transporte de produtos de  
903 pessoal envolvido, locação de laboratórios e pistas de ensaio ficarão a cargo do  
904 fabricante ou importador, ou representante legal. E há uma proposta alternativa  
905 apresentada pela Anamma: todos os custos decorrentes de ações desta  
906 Resolução, tais como inspeções, e auditorias realizadas pelo Ibama, ou por seu  
907 Agente Técnico Conveniado, ensaios, recolhimentos, despesas administrativas de  
908 transporte de produtos, de pessoal envolvido, locação de laboratórios e pistas de  
909 ensaios ficarão a cargo do fabricante ou importador. É uma diferença no início,  
910 enquanto no primeiro fala todos os custos de inspeção e auditorias realizados pelo  
911 Ibama, parece que a Anamma quer ter um escopo mais amplo, todos os custos  
912 decorrentes de ações dessa Resolução. É isso Fábio? Rápido esclarecimento.

913 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Exatamente isso, no  
914 nosso entender com a redação original apenas os custos de inspeção e de  
915 auditoria é que seriam a cargo do fabricante. Então, o custo, por exemplo, da  
916 certificação em si, se for fazer um laboratório fora, que não seja da Cetesb, por  
917 exemplo, poderia, não ficaria a cargo do fabricante. Nós tivemos esse  
918 entendimento, por isso propusemos a modificação. Ensaio relativos a auditorias e  
919 inspeções.

920

921

922 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – CNI, por favor,  
923 vou passar a palavra aqui à Anfavea. Saltini.

924

925

926 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco Saltini, CNI/Anfavea.  
927 Não, parte da proposta entendo que não há problema para deixar mais claro, o  
928 que me preocupa é que da forma que está colocada a proposta todos os custos  
929 decorrentes de ações desta Resolução significa que se amanhã o Ibama tiver que  
930 fazer uma alteração no Infoserv, os fabricantes vão pagar por essa alteração no  
931 Infoserv. Não é correto porque o tais como para mim são exemplos, são exemplos  
932 do que é a cargo do fabricante e realmente é, o ensaio no exterior tudo isso já é  
933 assim e a gente arca com isso, mas todos os custos decorridos da ação dessa  
934 Resolução me parece um pouco abrangente demais.

935

936

937 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
938 Fábio, para complementar.

939

940

941 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, da Anamma.  
942 Eu acho que a gente consegue ajustar isso aí se a gente trocar apenas o seguinte,  
943 todos os custos de certificação, inspeções e auditorias, eu acho que aí já cobre a  
944 dúvida que eu tinha originalmente e acho que aí fica de acordo.

945

946

947 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Pergunto à  
948 CNI se com essa alteração há possibilidade de convergência na redação? Ok?  
949 Então, Fábio, repete devagar agora para o Henrique poder fazer o registro.

950

951

952 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Então seria copiar a  
953 redação de cima, a redação original, e incluir apenas...

954

955

956 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Cópia a de  
957 cima, preto, leva tudo. Põe embaixo da Anamma porque vai tachar as duas  
958 depois. Pode falar, Anfavea.

959 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Então seria, todos  
960 os custos decorrentes. Não. O decorrente era do outro, estava lendo errado.  
961 Todos os custos de certificação, inspeções, auditorias e eventuais recolhimentos.  
962 Acho que aí cobre tudo. Recolhimentos.

963

964

965 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Há consenso  
966 nessa redação entre todos os setores? Podemos adotar como proposta dessa  
967 Câmara Técnica? Não? tem alguma proposta alternativa? Porque não tem  
968 proposta da Apromac ali. Bem, então por hora coloca Anamma/CNI/Anfavea  
969 porque a Apromac ainda não se decidiu, depois... E aí tacha as outras.  
970 Anamma/CNI/Anfavea, tacha as outras. Wanderley.

971

972

973 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Só um aparte.

974

975

976 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Gente, só  
977 lembrando, identifiquem-se, por favor, senão depois a transcrição fica muito  
978 prejudicada.

979

980

981 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, Anamma.  
982 Apenas uma correção, foi verificado ali que o recolhimento já estava no texto,  
983 então, não precisa colocar duas vezes. Então seria só todos os custos de  
984 certificação, inspeções e auditorias, pode tirar eventuais recolhimentos.

985

986

987 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
988 Fábio. Há algum outro comentário sobre o art. 31? Não? Art. 32: nos casos de  
989 realização de programas de reparo decorrentes da infrações a esta Resolução...  
990 Vou pedir silêncio, por favor, as conversas em paralelo atrapalham muito a  
991 coordenação dos trabalhos, por favor. Obrigado. Art. 32: nos casos de realização  
992 dos programas de reparo decorrentes de infrações a essa Resolução caberá ao  
993 fabricante ou importador, qual é o comando? Aí vem uma série de incisos. I: dar  
994 publicidade à população dos fatos e dos veículos afetados seguindo os critérios  
995 estabelecidos pelo Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor. Inciso II:  
996 apresentar plano de reparo da frota dos veículos afetados dentro do prazo  
997 acordado com o Ibama para execução dos trabalhos de correção; III: convocar os  
998 proprietários para apresentar os veículos para realização do reparo; IV: reparar os  
999 veículo de acordo com plano aprovado pelo Ibama. E um Parágrafo Único: as  
1000 despesas decorrentes dessas ações serão de responsabilidade exclusiva do  
1001 fabricante ou importador. Sobe um pouco, Henrique, por favor, volta lá para o  
1002 caput. Bem, essa é a única redação existente até agora para o art. 32. Pergunto,  
1003 há alguma outra emenda? Há alguma dúvida? Art. 33. Proposta de supressão.  
1004 Tem proposta alternativa? Avançando. Não. Ficou só a proposta de supressão.

1005 Tem ali na sequência, vamos lá, Henrique, levar para o capítulo dos relatórios de  
1006 valores de emissão da produção, é uma proposta de relocação. É isso? Fala no  
1007 microfone, por favor, se identificando.

1008

1009

1010 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, Anamma.  
1011 Essa proposta é relativa ao art. 34.

1012

1013

1014 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Entendi, mas  
1015 a minha dúvida é: essa proposta é de relocação desses artigos e é só o 34 ou 34  
1016 e 35? Só 34. Ok. A gente deixa anotado a relocação, para não bagunçar muito  
1017 agora a gente deixa para fazer isso depois, para ficar mais claro. Gilberto.

1018

1019

1020 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
1021 Ibama. O art. 33 tem que ter identificado quem fez a proposta de exclusão e a  
1022 manutenção do texto original. Tem que ter as duas coisas em tela, não somente o  
1023 tachado em azul.

1024

1025

1026 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Na  
1027 codificação que foi pactuado o azul são propostas vindas do MMA, mas a gente  
1028 pode deixar mais claro registrando. Vamos colocar ali proposta MMA. Obrigado,  
1029 Gilberto. Proposta MMA, exclusão, supressão. Isso. Ok. Vamos lá. Depois você  
1030 acerta no outro. Avançando. O art. 34 é só proposta de relocação, vamos ler para  
1031 fins de registro, mas não há emendas. Até 1º de janeiro de 2022 o Ibama deverá  
1032 implementar o Sistema de Avaliação de Conformidade de Proteção de acordo com  
1033 os limites de emissão estabelecidos pelo PROCONVE e Promot, mediante  
1034 amostragem dos veículos. Parágrafo Único. Os critérios para avaliação e  
1035 conformidade de produção deverão ser estabelecidos em Resolução do Conama  
1036 ou Instrução Normativa do Ibama, de acordo com o prazo estabelecido no caput.  
1037 Art. 34, não há emendas. Comentários? Art. 35: o não cumprimento das  
1038 disposições dessa Resolução sujeitará os infratores a sanções previstas na Lei  
1039 9605, de 12 de fevereiro de 1998, e no Decreto número 6514 de 22 julho de 2008,  
1040 sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação específica. Há uma  
1041 proposta de novo artigo. Sobre o art. 35 algum comentário? Não há emendas. Há  
1042 uma proposta de um novo artigo trazido pela CNI/Anfavea com a seguinte  
1043 redação: os dados e informações constantes dos processos de homologação de  
1044 veículos leves e controles posteriores determinados por esta Resolução devem  
1045 ser disponibilizado pelo Ibama ao público em formato eletrônico, aberto e  
1046 interoperário na Rede Mundial de Computadores nos termos da Lei 12.527/2011,  
1047 do Decreto 7724/2017 e do Decreto 8777/2016. Não há emendas alternativa, é um  
1048 artigo novo. Algum comentário? Avançando. Os veículos homologados a partir da  
1049 fase PROCONVE L7 ficam dispensados do cumprimento da Resolução Conama

1050 número 16/1995, e do art. 3º de Instrução Normativa Ibama número 127/2006.  
1051 Também é uma proposta nova sem emendas alternativas. Wanderley.

1052

1053

1054 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Wanderley, CNI.**  
1055 Passo a palavra à Anfavea.

1056

1057

1058 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea) – Marco Saltini, CNI/Anfavea.**  
1059 Isso aqui é mais para fazer espelho ao que foi feito na proposta do P8, da  
1060 disponibilização dos dados de homologação. E o último artigo aí, lembrando que  
1061 como limite de opacidade já está definido, não tem mais sentido, assim como nós  
1062 fizemos no P8, a manutenção da obrigatoriedade do cumprimento da 16. Por isso  
1063 os dois artigos incluídos.

1064

1065

1066 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Ok.**  
1067 Obrigado, Saltini. E o art. 36, de praxe: essa Resolução entra em vigor na data de  
1068 sua publicação. Passemos aos anexos. Gilberto.

1069

1070

1071 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) – Gilberto,**  
1072 Ibama. Na comparação de versões se pudesse, se você pudesse voltar na tela,  
1073 art. 30, que parecia que a Cetesb tinha uma similaridade de texto, na verdade  
1074 algum problema na redação das versões, o art. 30 tem um não faltando. Então  
1075 assim, é importante que isso fique claro que ali, a proposta do Governo de São  
1076 Paulo era justamente que não altere os níveis de emissões, porque na versão  
1077 que eu tenho daqui do texto que foi encaminhado à Câmara Técnica o art. 30 é  
1078 que altere os níveis de emissão. O que isso significa? Que quando você comunica  
1079 ao Ibama que qualquer alteração na central ela envolve a possibilidade de  
1080 alteração nesses níveis de emissões, essa comunicação Ibama vai ensejar a nova  
1081 homologação do modelo do veículo. E aqui na discussão que tem que ser feita é:  
1082 qualquer alteração pode ser comunicada ao Ibama e posteriormente o Ibama vai  
1083 saber se isso tem relação ou não com o nível de emissão. Então, a ideia é, do  
1084 artigo original, é que aquele não altere os veículos, ele tem que ser excluído o não  
1085 e na proposta do Governo de São Paulo é que não altere os níveis de emissão.  
1086 Tem duas coisas, é um conflito de versão.

1087

1088

1089 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Vamos lá.**  
1090 São Paulo está de acordo? Porque, só para saber se é uma nova proposta, vamos  
1091 fazer como nova proposta, vamos copiar o art. 300 e você repete, por favor, a  
1092 redação para o Henrique poder registrar. 30 Por hora vai ser MMA. Diga, Gilberto.

1093

1094

1095 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) – Só tira o não.**



1096 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Tirar o não.  
1097 Mais alguma coisa? Ok. Vamos para os anexos. Obrigado, Gilberto. Vamos para  
1098 os anexos. É preciso agilizar. Vamos lá. Anexo, é um anexo só, na verdade, com  
1099 várias tabelas. Tem aí uma proposta CNI, mas vamos passar primeiro a proposta  
1100 original? Deve estar na sequência, desce um pouco o texto. Aí está a proposta  
1101 original, vê se tem alguma outra tabela, pode descer. Tem uma outra que é  
1102 Cetesb e tem uma outra que é Anamma. Então, temos material para trabalhar  
1103 aqui, veja se tem mais alguma, por acaso, na sequência. Ok. Então, na questão  
1104 da tabela eu acho que vai ser mais produtivo passar para cada um dos  
1105 proponentes fazer uma rápida explicação das mudanças, já que são muitas  
1106 variáveis colocadas, para fins de esclarecimento dos Conselheiros. Ok? Então vou  
1107 começar pela CNI. Uma rápida explicação de quais são as mudanças que estão  
1108 sendo propostas e por que. Gente, silêncio, por favor.

1109

1110

1111 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Wanderley, CNI.  
1112 Eu vou passar a palavra à Anfavea para fazer o esclarecimento. Saltini.

1113

1114

1115 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco Saltini, CNI/Anfavea.  
1116 Aí é só o limite de emissão evaporativa no finalzinho aí, a penúltima coluna.

1117

1118

1119 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Para fins de  
1120 esclarecimento, você concorda de a gente deixar marcado em amarelo as  
1121 diferenças para facilitar interpretação dos Conselheiros? Então, vamos marcar em  
1122 amarelo a mudança é em qual coluna Saltini?

1123

1124

1125 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Se fizer pela ordem, vamos  
1126 fazer pela ordem, a primeira coluna, que na tabela original está NMOG a gente  
1127 está sugerindo o NMHC+NOx.

1128

1129

1130 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Segunda  
1131 coluna, no título. Essa vem em figura. Essa daqui vocês enviaram como imagem,  
1132 não como tabela a gente não vai conseguir marcar, mas a gente anota, põe ali  
1133 embaixo observação, mudanças, vai ser mais fácil comparar já que tem 4  
1134 propostas em tela. Então, mudanças NMOG por NMHC, é isso? Ok.

1135

1136

1137 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – E na penúltima coluna...

1138

1139

1140 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Põe aí**  
1141 **NMOG por NMHC, na segunda coluna. E a outra? Essa é a primeira mudança, e a**  
1142 **segunda? Saltini.**  
1143  
1144  
1145 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea) – A segunda é o limite da**  
1146 **penúltima coluna aí, 2.**  
1147  
1148  
1149 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – 7. coluna de**  
1150 **evaporativas?**  
1151  
1152  
1153 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea) – Isso.**  
1154  
1155  
1156 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – E a**  
1157 **mudança é?**  
1158  
1159  
1160 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea) – O limite. Era um e meio para**  
1161 **2.**  
1162  
1163  
1164 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – É de meio**  
1165 **para 2. Um e meio para 2.**  
1166  
1167  
1168 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea) – Meio para 2.**  
1169  
1170  
1171 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – 0,5 para 2.**  
1172 **Ok. Mais alguma coisa na proposta de vocês?**  
1173  
1174  
1175 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea) – Não.**  
1176  
1177  
1178 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Ok. Vamos**  
1179 **passar para a próxima proposta, essa é a original do texto que todos já conhecem.**  
1180 **E só para deixar claro para os Conselheiros onde está 2 na de cima, no texto**  
1181 **original estava meio grama, por teste, e a referência de 48 horas. E na segunda**  
1182 **coluna ao invés de NMHC+NOx estava NMOG+ NOx. Vamos avançar para outra**  
1183 **proposta. Cetesb pode fazer uma explicação rápida das alterações e a**  
1184 **justificativa? Borsari**  
1185

1186 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, Cetesb. Ela foi alterada do  
1187 original mais por questão de forma e entendimento. Então, a coluna de  
1188 evaporativa ficou separada da coluna de emissão de abastecimento, então ficou  
1189 uma coluna evaporativa 0,5 gramas e emissão de abastecimento 50 miligramas  
1190 por litro, que estava tudo junto anteriormente na original e foi...

1191

1192

1193 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – A referência  
1194 de 24 e 48 horas está em algum lugar? Está no texto.

1195

1196

1197 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Então, o detalhamento ficou no texto  
1198 inclusive da coluna de durabilidade que existia também na original e não tem  
1199 sentido está aqui porque está no texto também a exigência de durabilidade,  
1200 acúmulo de 160.000 quilômetros.

1201

1202

1203 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Então,  
1204 foi uma mudança em forma.

1205

1206

1207 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Isso. Só em forma.

1208

1209

1210 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Próxima  
1211 proposta, por favor? Proposta Anamma, quem vai defender? Fábio.

1212

1213

1214 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio Branco,  
1215 Anamma. Inicialmente nessa proposta aí nós acabamos pegando uma tabela com  
1216 um cabeçalho que já está ultrapassado, aquele HC equivalente pode voltar a ser  
1217 NMOG, pode ser modificado ali, acho que ele está em formato de tabela, pode se  
1218 alterar diretamente.

1219

1220

1221 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vocês estão  
1222 defendendo então voltar a ser NMOG?

1223

1224

1225 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – O nome volta a ser  
1226 NMOG, nós já discutimos bastante o conceito e depois a gente volta nisso. A  
1227 modificação, as modificações são, bom, uma nós unificamos ali leves de  
1228 passageiro e comercial Otto e ficou compatível com o que vem na tabela seguinte  
1229 da fase L8. Estava com uma classificação para L7 e outra para classificação para  
1230 L8, juntando leves passageiros e comercial Otto, separado apenas comercial

1231 diesel, fica com a mesma classificação. E os limites nós entendemos que esses  
1232 limites são factíveis, são passíveis de serem atendidos nessa fase do programa.

1233

1234

1235 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, só  
1236 destacando ali, tem o HC equivalente que vai mudar, na verdade, vai voltar a ser  
1237 que era. E o outro fala de novo, o limite está ok, é meio grama por teste, 48 horas  
1238 manteve.

1239

1240

1241 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Sim, manteve. Os  
1242 limites que eu falei do NMOG+NOx é que nós estamos com limites mais restritivos  
1243 e no material particulado.

1244

1245

1246 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, é o  
1247 50 e o 140. É isso?

1248

1249

1250 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – 50 e 140 e material  
1251 particulado 2 e 4.

1252

1253

1254 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Marca esses  
1255 4 de amarelo. Bem, pergunto aos membros da Câmara se há possibilidade de  
1256 convergência entre as propostas, visto que temos 4 propostas para a mesma  
1257 tabela. Há similaridade a proposta de Anamma e a proposta da Cetesb, por  
1258 exemplo. Não? Tem diferença não pactuáveis. Marcelo, fala um pouco, por favor.

1259

1260

1261 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Marcelo, Cetesb. Eu acho que a  
1262 gente pode dizer que a tabela original e a nossa proposta é exatamente a mesma,  
1263 só houve mudança de forma. Só isso que tem similaridade e acho que não há  
1264 nenhuma dúvida a respeito, quanto as outras não.

1265

1266

1267 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Digo o  
1268 seguinte, a forma, no de vocês está meio grama por teste porque já está no texto,  
1269 mas uma pergunta à Anamma, se essa proposta de vocês recepciona com  
1270 exceção dos valores diferenciados, só para tentar delimitar a divergência para ver  
1271 se a gente consegue aproximar ou não, senão não tem problema, é um esforço de  
1272 limpar a proposta.

1273

1274

1275 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, Anamma.  
1276 Elas são realmente diferentes no conceito.

1277 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – É**  
1278 inconciliável, por enquanto. Ok. Rui.

1279

1280

1281 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Isso que eu ia colocar, assim, quando a  
1282 gente colocou esses números a gente está tentando achar o número que seja  
1283 viável. É lógico que enquanto Agência do Estado de São Paulo a gente quer os  
1284 menores números possíveis, às vezes a gente entende que do outro lado do  
1285 balcão existe a indústria que a gente precisa tornar esses números alcançáveis  
1286 pela indústria. A razão pela qual a gente apresentou esses números  
1287 aparentemente menos favoráveis ao meio ambiente. É na ideia de trazer essa  
1288 viabilidade de execução do programa.

1289

1290

1291 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado,  
1292 Rui, a gente entende diferentes propostas, mas a gente tem que fazer o exercício  
1293 de verificação da possibilidade de aproximação. Superada essa tabela, vejo que  
1294 não há nenhuma outra proposta, avançamos para a segunda tabela. A segunda  
1295 tabela tem a aí o texto original, vamos ver quais mais proposta foram  
1296 apresentadas. Tem uma proposta da Anamma e desce mais um pouco, Henrique,  
1297 por favor, uma proposta da Cetesb. Avança, veja se tem mais alguma. Tem ali  
1298 também CNI/Anfavea. Então, vamos fazer da mesma forma, pedir para cada  
1299 proponente apresentar rapidamente as mudanças em relação à original e uma  
1300 rápida justificativa para melhor esclarecimento dos membros da Câmara. Qual é a  
1301 primeira? Anamma.

1302

1303

1304 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –**Fábio Branco,  
1305 Anamma. Bom, inicialmente ali de novo saiu com aquele HC equivalente, que  
1306 pode voltar a ser o NMOG, pode ser alterado imediatamente. Agora, a principal  
1307 diferença aí se refere aos BINs mais altos, os limites corporativos mais altos, que  
1308 uma vez que nós limitamos na fase L7, pela nossa proposta, a 140, não faria  
1309 sentido ter veículos aí com emissão acima de 140. Então, não porque ter  
1310 categorias acima até o 320, para o limite corporativo.

1311

1312

1313 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado,  
1314 próximo, Henrique.

1315

1316

1317 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** E desculpe, tem  
1318 mudança também ali nos fatores de emissão de material particulado, nós fizemos  
1319 fatores mais restritivos, eu acho que desde os primeiros. No começo ali era 6, nós  
1320 passamos para 4 e os últimos nós reduzimos também com base no que já se  
1321 consegue fazer hoje, está nos últimos...

1322

1323 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Avançando.  
1324 Proposta Cetesb, quem vai defender?

1325

1326

1327 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Desculpe, só mais  
1328 um aparte, saiu um erro de digitação na nota 4 ali, está 6 vezes 10 a nona, é 6  
1329 vezes 10 à 11. Isso foi um erro de digitação que ocorreu. Na nota 4.

1330

1331

1332 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Aonde? Nota  
1333 4. Ok. Eu sei que têm pessoas pedindo inscrição, mas eu vou primeiro pedir que  
1334 todos apresentem as propostas e depois a gente abre. Tudo bem? Marcelo? Mais  
1335 evidenciando as diferenças em relação à proposta original.

1336

1337

1338 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb) –** Então, há uma pequena  
1339 mudança de forma que é irrelevante, de novo aparecia ali aquela coluna de  
1340 160.000 que a gente acha que não precisa ficar nessa tabela porque essa tabela  
1341 trata de níveis de emissão e os 160.000 quilômetros é a assunto da durabilidade.  
1342 Sugerimos eliminar. Também separamos em duas colunas o que é emissão  
1343 evaporativa e o que é emissão de abastecimento, também sem mudar os valores,  
1344 só uma questão de ficar uma tabela um pouco mais clara. E aí sim, o que é mais  
1345 significativo. Eu gostaria que subisse um pouco. Aí. Pronto. Então, a gente voltou,  
1346 voltou não, manteve o que o PROCONVE sempre fez, que é aqueles veículos  
1347 leves comerciais que antigamente se chamavam derivados de automóveis, hoje  
1348 não tem muito sentido chamar de derivado, mas é quase isso, são aqueles  
1349 pequenininhos, eles até 1700 quilos, eles sempre no PROCONVE atenderam os  
1350 mesmos limites dos leves de passageiros, e houve uma falha na concepção dessa  
1351 tabela. Então, a gente resgatou, corrigiu essa falha propondo que os limites ou os  
1352 níveis para esses comerciais muito pequenos, antigamente chamados derivados,  
1353 eles continuem cumprindo o que o PROCONVE preconiza desde sempre até  
1354 ainda na L6 que são os mesmos níveis ou mesmos limites dos veículos de  
1355 passageiros. Então, essa é a mudança mais significativa em relação à original.

1356

1357

1358 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado,  
1359 Marcelo. Avançando no texto temos também uma proposta da CNI/Anfavea, peço,  
1360 por favor, que o representante se manifeste.

1361

1362

1363 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb) –** Marco Saltini, CNI/Anfavea. Em  
1364 relação ao texto original, na primeira coluna a gente volta com o NMHC+NOx na  
1365 onde estava NMOG, então na primeira coluna lá em cima. Na média corporativa  
1366 ali a gente juntou comerciais leves e passageiros. Então, virou a média corporativa  
1367 NMHC+NOx de leves comerciais e passageiros. E o limite de evaporativa de 48  
1368 horas, 2 gramas. Essas são as diferenças em relação ao texto original.

1369 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
1370 Saltini. Avançando. Tabela 3, os limites máximos emissão de poluentes. Perdão,  
1371 Zuleika, você estava inscrita, com a palavra, por favor.

1372

1373

1374 **A SR<sup>a</sup>. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – Eu queria perguntar para a  
1375 Anamma, a proposta da Anamma para essa tabela 2, os níveis são mais baixos,  
1376 mais seguros, você ao propor essa tabela, você entende que os prazos seriam os  
1377 mesmos para serem alcançados? Podemos, você garantiria isso? A possibilidade  
1378 de que os prazos para atendimento seriam os mesmos?

1379

1380

1381 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, Anamma.  
1382 Sim, esses limites são para prazos que estão postos, não seriam prazos  
1383 diferenciados para essa operação.

1384

1385

1386 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
1387 Algum outro comentário? Avançando, tabela 3. Bem, a tabela 3, pode avançar  
1388 mais. Limites máximos de emissão de poluentes corporativos para veículo da fase,  
1389 está faltando alguma coisa ali no título. Tem uma proposta Cetesb, a proposta  
1390 Cetesb é a mudança do título da tabela. É isso Borsari? Vê se tem mais alguma  
1391 proposta embaixo, Henrique. Tem uma proposta CNI, e depois a tabela 4. Não.  
1392 Então, fica ali. Então, estou entendendo que a Cetesb está se manifestando em  
1393 relação ao título mantendo a tabela original. É isso? Ok. Então, a proposta da  
1394 Cetesb é que a tabela 3 que chama-se limites máximos corporativos para veículos  
1395 da fase PROCONVE L8. Ficou mais legível, em cima faltava alguma coisa, estava  
1396 poluentes corporativos, não dava para entender. E ali também tem uma  
1397 observação, eliminar a expressão média corporativa de NMOG +NOx na tabela, e  
1398 ficaria o quê no lugar? Borsari.

1399

1400

1401 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, Cetesb. Na verdade não  
1402 precisa porque nas duas colunas debaixo já existe, já está dizendo nível  
1403 corporativo, porque as médias são de nível e não de...

1404

1405

1406 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Perfeito.  
1407 Então, é só supressão da primeira linha da segunda coluna. Ok. Algum comentário  
1408 sobre a tabela 3? Tem a proposta da CNI, essa é a tabela três? CNI.

1409

1410

1411 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Marcos Saltini, CNI/Anfavea. É  
1412 porque a gente mudou formato da tabela. A primeira mudança é de novo lá em  
1413 cima NMHC+NOx, no lugar de NMOG. E ele dividiu aí ao nível corporativo de

1414 leves comerciais e leves de passageiros, e os números também são diferentes.  
1415 Essas são as mudanças.

1416

1417

1418 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** E há  
1419 mudança nas datas de implantação e nos valores. Ok.

1420

1421

1422 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea) –** Verdade.

1423

1424

1425 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Você quer  
1426 apresentar alguma justificativa para essa alteração, para fins de esclarecimento  
1427 dos membros que estão conhecendo a proposta?

1428

1429

1430 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb) –** Na realidade a gente entende  
1431 que seria correto primeiro a separação dos leves de passageiros com os leves  
1432 comerciais porque originalmente quando a gente fez essa discussão a gente fazia  
1433 essa separação. E quando foi feita aquela reunião da CAP foi feita a fusão dos  
1434 dois. Então, está misturando, separando o diesel e aqui a gente está colocando  
1435 nos veículos comerciais junto com o Otto diesel e os leves passageiros. E as  
1436 datas exequíveis para a gente, no nosso entendimento que a gente precisa para  
1437 atender.

1438

1439

1440 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Ok.  
1441 Obrigado. Algum comentário? Avançamos para a tabela 4, temos a tabela original,  
1442 uma proposta nova da Cetesb, vê se tem mais alguma, Henrique, por favor, é a  
1443 última. Então, tem a original e uma nova proposta apresentada pela Cetesb, vou  
1444 pedir para... Borsari, explica?

1445

1446

1447 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb) –** Borsari, Cetesb. Os valores são os  
1448 mesmos da original, a única foi feita é especificação de que os poluentes de  
1449 escapamento, o fator é multiplicativo e ele é aditivo para emissão de evaporativa.

1450

1451

1452 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Ok. Muito  
1453 obrigado. Bem, com isso nós concluímos a etapa de exame da matéria. Tem mais  
1454 uma? Tem a tabela 5, muito bem lembrado, temos a proposta original e uma  
1455 proposta nova trazida pela Cetesb, tem proposta de mais alguém? Vê aí na  
1456 sequência, Henrique, por favor. Veja ali de quem é. Tem uma proposta então da  
1457 Cetesb e da CNI. Ok. Então. vamos começar pela Cetesb. Quem pode explicar as  
1458 alterações? Borsari?

1459



1460 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari Cetesb. É só o título.  
1461  
1462  
1463 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Só o título  
1464 que mudou, os valores continuam iguais. CNI, quem faz a defesa?  
1465  
1466  
1467 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Marcos Saltini, CNI/Anfavea. A  
1468 gente fez, é que se for para baixo da tabela tem a inclusão das legendas que a  
1469 gente colocou, e a gente colocou ou as categorias N1 e N2.  
1470  
1471  
1472 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Há mudança  
1473 nos valores e nos limites também?  
1474  
1475  
1476 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Não.  
1477  
1478  
1479 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. E essa  
1480 mudança N1 e N2 você pode explicar um pouco melhor?  
1481  
1482  
1483 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – É classificação dos veículos em  
1484 passageiros e comerciais.  
1485  
1486  
1487 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok.  
1488 Obrigado. Mais alguma coisa, Henrique? Não. Então, com isso terminamos a  
1489 etapa de exame na matéria e vamos iniciar a etapa deliberativa. E eu gostaria de  
1490 pactuar um modo de trabalho a semelhança do que nós fizemos no início da  
1491 reunião para fins do bom andamento da matéria. Já lhe passo a palavra, Fábio, só  
1492 para gente organizar primeiro o trabalho. Uma proposta que vou fazer à Câmara e  
1493 queria ouvir a opinião dos membros, é da gente votar primeiro os artigos que se  
1494 refere ao escopo da norma, visto que alterações no escopo podem ensejar  
1495 mudança no prazo. A gente começa definindo tudo que não é prazo e no final,  
1496 diante daquele escopo que foi aprovado acho que os membros vão ter mais  
1497 condições de se posicionar em relação ao prazo. Ok? Tanto para L7 quanto para  
1498 L8. Essa é a primeira proposta. Todos estão de acordo? Ok. Aprovado então. Para  
1499 artigos e parágrafos que tenham apenas uma proposta de redação, aí eu queria  
1500 combinar uma ordem para a gente manter um critério para todos os artigos, se só  
1501 tem uma proposta em tela eu vou consultar se alguém tem alguma emenda a  
1502 apresentar, em caso não tenha, caso não haja emendas a serem apresentadas,  
1503 vou perguntar se todo estão de acordo com que está em tela já que não tem  
1504 proposta alternativa para decidir. Os membros se manifestam, se alguém for  
1505 contrário ou abstenção registra essa posição. Caso tenha mais de uma proposta

1506 eu vou perguntar se há mais alguma emenda a ser apresentada, lembrando todo  
1507 membro pode apresentar emenda até antes do início da votação, vou consultar  
1508 sobre a possibilidade de convergência entre as propostas pela última vez e não  
1509 havendo a gente segue para a votação. A gente pode também nesse momento  
1510 colocar uma manifestação, um último pedido de esclarecimento antes da  
1511 deliberação, não havendo ou estando esgotada a gente entra em votação.  
1512 Quando entrar em votação a gente não abre mais para emendas e nem para  
1513 perguntas. Então, por isso que eu estou sendo bem metódico no método, no  
1514 procedimento para que não tenha tratamentos desiguais durante a votação da  
1515 matéria. Então, vou dar oportunidade de perguntar se tem emendas, vou dar  
1516 oportunidade de cada um tirar dúvidas no último momento e vou perguntar se tem  
1517 como convergir ou não. Isso superado vai entrar em votação, em votação não  
1518 muda mais, aí vai ser o resultado, esse resultado vai ser registrado e seguimos  
1519 necessariamente para a próximo item. Item votado é item vencido, não vamos  
1520 voltar e votar de novo porque ele mudou de opinião no meio do caminho senão a  
1521 gente não consegue terminar nunca o trabalho. Podemos acordar esse  
1522 procedimento? Ok? Então, vamos lá aprovado. Iniciamos então pelo primeiro  
1523 artigo que não trata de prazo, peço para o Henrique posicionar em tela. Muito  
1524 bem, é de praxe que a ementa e o art. 1º eles sejam analisados por último, já que  
1525 eles são uma síntese da proposta que está sendo apresentada. Então, vamos  
1526 começar de uma forma bem expedita pelos considerandos, lembrando a todos que  
1527 eles vão ser retirados na CTAJ. Alguém tem algum comentário nos  
1528 considerandos? Não. Então, aprovados os considerandos. Próximo. Vamos lá,  
1529 tenta aumentar um pouco a exibição, isso, o máximo que puder, mais um pouco.  
1530 Ok. Muito bem, o art. 1º ele trata de prazo, combinamos de discuti-lo depois. Art.  
1531 2º: a partir da entrada... Vamos ver primeiro se tem alguma outra proposta, são  
1532 propostas dentro do artigo. Não é isso? Ok. Então vamos lá. art. 2º caput: a partir  
1533 da entrada em vigor da fase PROCONVE L7 os § 1º e 2º do art. 1º da Resolução  
1534 Conama 1595 passam a vigorar com a seguinte redação: § 1º: veículo leve de  
1535 passageiros, veículo automotor com massa total máxima de até 3856 quilos e  
1536 massa em ordem de marcha de até 2720 quilos, projetado para transporte de  
1537 passageiros e que não tenha mais de 8 assentos, além do assento de motorista  
1538 ou seus derivados projetados para o transporte de carga. Até esse ponto não há  
1539 texto alternativos. Confirma aí, Henrique, veja se embaixo não tem nenhuma  
1540 proposta alternativa. Então, não havendo proposta de emenda, alguém tem  
1541 alguma emenda adicional sobre o caput e o § 1º? Não. Alguém tem alguma dúvida  
1542 sobre o caput e o § 1º? Não. Então, podemos considerar aprovado, peço que se  
1543 manifestem os membros que concordam com o caput do art. 2º e § 1º que está em  
1544 tela. Levantem as placas, por favor. 2, 4, 6 8, 9, 10. Saúde está votando a favor.  
1545 Então, 10 votos, aprovado o caput do § 1º. § 2º: veículo leve comercial, veículo  
1546 automotor não derivado de veículo leve de passageiros com massa total máxima  
1547 autorizada de até 3856 quilos, massa em ordem de marcha até 2720 quilos  
1548 projetado para o transporte de carga ou, aí tem uma proposta da última reunião,  
1549 transporte de carga útil maior que 1000 quilos. Então, vamos votar os incisos e  
1550 depois a gente fecha o parágrafos. Ok? Há uma proposta substitutiva encampada  
1551 pelos estados de ao invés do texto original transporte de carga o transporte de

1552 carga útil maior que 1000 quilos. Como o critério de votação é maioria simples, a  
1553 gente vai ter que votar cada dispositivo. Então, aqueles que são favoráveis à  
1554 redação original, peço que se manifestem. Aqueles que são contrários? Mas,  
1555 infelizmente, eu gostaria muito de fazer a votação por maioria, sem ser a maioria  
1556 simples, mas o Regimento impede, a gente tem que seguir a regra. Então,  
1557 contrários, os demais, só manifesta, é bom que a gente ganha musculatura extra  
1558 levantando as placas. Então, rejeitada a proposta do inciso I. Aqueles favoráveis à  
1559 proposta apresentada pela Abema, peço que se manifestem. 3, 6, 8. 8 votos  
1560 favoráveis. Contrários. 1 voto. Abstenções. Você está representando os etor  
1561 empresarial? CNC. Abstenção. Então, 8 favoráveis 8, 8favoráveis, 1 contrário e 1  
1562 abstenção. É declaração de voto, Wanderley?

1563

1564

1565 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** É apenas um  
1566 esclarecimento feito aqui pela Anfavea, por favor.

1567

1568

1569 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb) –** Marco Saltini, CNI/Anfavea. É da  
1570 forma como a gente aprovou agora os dois parágrafos, os veículos leves  
1571 comerciais que são picapes pequenas, como, por exemplo, aqui, ele não leva  
1572 mais de 1000 quilos então ele não enquadra em lugar nenhum. Se ele for com a  
1573 cabine simples ele não está dentro de transporte de carga de dois assentos ou  
1574 mais, além do assento do condutor, então esse veículo vai deixar de existir. É  
1575 isso?

1576

1577

1578 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Saltini, eu  
1579 entendo o que você coloca, mas eu lembro que essa proposta foi disponibilizada  
1580 mais de duas semanas, todos os senhores tiveram oportunidade de apresentar  
1581 emendas, essas não foram feitas, eu fiz ainda a consulta se tinha emendas  
1582 adicionais a serem apresentadas, não foi feito, a matéria votada, qual orientação  
1583 que eu dou? Registra esse ponto e apresente emenda em Plenária, porque se a  
1584 gente abre um precedente logo na primeira votação, a gente não consegue  
1585 estabelecer uma ordem. Então, eu vou perguntar de forma mais objetiva e  
1586 pausada se há proposta de emendas, se não houver a Câmara só pode deliberar  
1587 sobre o que está apresentado, não há outra alternativa, infelizmente, foi dado o  
1588 tempo e foi dado o prazo, precisamos cumprir os prazos. Eu entendo que você diz,  
1589 mas lembro que ainda não é a instância final, há ainda a plenária onde esse ponto  
1590 pode ser esclarecido. Está bom?

1591

1592

1593 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb) –** Me permite apenas esclarecer?  
1594 Marco Saltini, CNI/Anfavea. Na realidade a gente não apresentou emenda, já que  
1595 é só colocar emenda porque nós entendemos que o texto original estava  
1596 adequado, não posso pôr uma emenda se o texto está adequado, a minha  
1597 emenda seria o mesmo texto original.

1598 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Sim, mas a  
1599 sua proposta foi vencida, então. Sem prejuízo você pode reapresentá-lo em  
1600 plenária. Avançando, Inciso II, no texto original há duas propostas, do texto  
1601 original e uma proposta da Abema, dos estados provenientes da última reunião.  
1602 Do texto original transporte de carga com dois ou mais assentos além do assento  
1603 do motorista e carroceria aberta. E a proposta alternativa: transporte de  
1604 passageiro que tenha mais que 8 assentos, além do motorista. Uma mudança na  
1605 redação. Pergunto há alguma emenda adicional? Há alguma necessidade de  
1606 esclarecimento? Em votação. Aqueles que concordam com o texto original peço  
1607 que se manifestem. 2 votos. Aqueles que são contrários ao texto original que se  
1608 manifestem. 8 votos. Favoráveis à redação apresentada pela Abema, pelos  
1609 Estados, peço que se manifestem. 8 votos. Contrários. 2 votos. Ok. Obrigado,  
1610 Próximo. Inciso III tem uma proposta dos Estados de exclusão do Inciso III, o  
1611 Inciso III traz a seguinte redação, o transporte de passageiros que tenha mais que  
1612 8 assentos além do assento do motorista. Favoráveis à manutenção da redação  
1613 original. Contrários? Zero favoráveis. Contrários. O Wanderley votou a favor?  
1614 Então, 4, 5, 6, 7, 8, saúde, 9. Então, ficou vencido, favoráveis à proposta de  
1615 supressão, peço que se manifestem. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8. Contrários. 2. Então ficou  
1616 aprovada a supressão. 4. Transporte de passageiros que tenham menos que 8  
1617 assentos além do assento do motorista desde que derivado de veículo de carga e  
1618 que tenha capacidade de carga útil maior que 1000 quilogramas. Tem uma  
1619 proposta de exclusão do inciso IV apresentado pelos Estados e tem uma proposta  
1620 alternativa apresentada pela CNI. A proposta da CNI é: o transporte de  
1621 passageiros que tenha até 8 assentos, além do assento do motorista, desde que  
1622 derivado de veículo de carga e que tenha capacidade de carga útil maior que 1000  
1623 quilos. Então, em relação ao texto original, aqueles que são favoráveis. Nenhum.  
1624 Aqueles que são contrários. 10 votos contrários. Aqueles que são favoráveis ao  
1625 texto CNI, peço que se manifestem. 2 votos. Aqueles que são contrários. 8 votos.  
1626 Aqueles que são favoráveis à supressão? A proposta que sobrou agora, é a  
1627 última. A supressão? 8 votos. Contrários? Abstenções? CNI se abstém nesse  
1628 caso? Não foi nem contrário e nem abstenção. CNC também? Abstenção? Então  
1629 8 votos favoráveis e 2 abstenções. Ok? Bem, vencidos os incisos a gente tem que  
1630 votar o caput desse parágrafo. O início desse parágrafo. O segundo, que a gente  
1631 foi examinar primeiro os incisos não, tem proposta de emenda, pergunto se há  
1632 proposta de emenda? Há dúvidas? Então em votação favoráveis ao § 2º, única  
1633 redação é a que está em tela, que se manifestem. 10 votos. Então, aprovado por  
1634 unanimidade. Avançando. § 3º é uma nova é uma nova redação traz o seguinte:  
1635 veículo com características especiais para uso fora de estrada, veículo que atenda  
1636 as especificações da diretiva 2007/46/EC do Parlamento Europeu e do Conselho  
1637 ou norma técnica equivalente referenciada pelo Ibama. É a única proposta em tela  
1638 para esse dispositivo, pergunto se há alguma outra proposta de emenda? Gilberto.  
1639  
1640  
1641 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – É a proposta  
1642 de esclarecimento.  
1643

1644 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vou chegar  
1645 lá, só para a gente manter a ordem, não tem emenda, alguém quer apresentar  
1646 alguma emenda a este dispositivo? Ok. Passemos então para solicitações de  
1647 esclarecimento. Gilberto.

1648

1649

1650 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
1651 Ibama. A gente acabou de aprovar no art. 2º que as alterações são referentes a §  
1652 1º e 2º do art. 1º da Resolução, a gente não tem a inclusão aqui do § 3º, não sei  
1653 nem que está alterando o laudo original. E a outra questão é porque trazer a  
1654 especificação da Diretiva Europeia se os veículos de características especiais  
1655 para fora de estrada você tem tanto a definição no Código Nacional de Trânsito  
1656 quanto nos casos em que se aplica a gente tem já Instruções Normativas do  
1657 Ibama que especificam. Pediria explicações para a Abema na proposta.

1658

1659

1660 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Essa  
1661 proposta foi endereçada pela Cetesb, quem pode fazer o esclarecimento? Borsari.

1662

1663

1664 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Marcelo, Cetesb. A nossa  
1665 proposta, o pano de fundo é o seguinte, veículos especiais fora de estrada eles  
1666 têm uma permissão para emitir mais, diferente do veículo leve de passageiro esse  
1667 especial fora de estrada tem permissão para emitir mais similar a condição de  
1668 comercial. O que a gente observa é que existem muitos veículos de passageiros  
1669 com uso tipicamente urbano e que classificados pela atual redação de Resolução  
1670 15 acabam permitindo pela legislação poluir mais. Não são comerciais, são de  
1671 aplicação de passageiro e urbana típicos, poderia até falar são as atuais Suvs,  
1672 algumas delas, não todas. O que nós estamos propondo é trazer a ideia original  
1673 que é a que está na Diretiva Europeia da qual a Resolução 15 copiou  
1674 parcialmente, quando ela copiou parcialmente ela acabou então sendo um pouco  
1675 mais leniente que a Europeia. Então, o que nós estamos resgatando é a ideia do  
1676 veículo 4 por 4 como aquele realmente de uso fora de estrada, e não veículo de  
1677 passageiros com cara de fora de estrada, que teria permissão para atender mais.  
1678 Nós estamos tentando trazer a normalidade a esses veículos de uso urbano para  
1679 atender limites de veículos de passageiros porque de fato é o que são.

1680

1681

1682 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
1683 Marcelo. Bem, feito o esclarecimento tem uma questão aqui que é de técnica  
1684 legislativa, é o seguinte, esse art. 2º ele traz um comando de alteração dentro de  
1685 uma redação da Resolução Conama 15, a gente tem que ajustar a forma, não  
1686 estou entrando no mérito do contado, mas eu queria de ajustar a forma porque em  
1687 verdade esse comando seria um novo artigo dizendo que fica incluído na  
1688 Resolução 15 o comando tal. Vamos fazer o ajuste da forma na sequência a gente  
1689 vota o conteúdo. Ok? Peço, Henrique, por favor que você copie o § 3º, pode colar

1690 ele na sequência do último parágrafo que estiver na proposta, a gente não está  
1691 mudando aqui conteúdo ainda, é só técnica legislativa. Bales.

1692

1693

1694 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Marcelo Bales, Cetesb. André,  
1695 talvez eu não esteja entendendo o que você está falando, mas na Resolução 15  
1696 existe o § 3º que trata com veículos com características especiais para uso fora de  
1697 estrada. Então, ele dá nova redação.

1698

1699

1700 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, você  
1701 está alterando um que já existe lá também. Então, vamos lá. Vou passar aqui para  
1702 a Adriana que ela vai esclarecer

1703

1704

1705 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Então, vê se  
1706 é isso. Adriana, DConama. Então, o caput do art. 2º nessa agora em pretinho,  
1707 quando ele fala a partir da entrada em vigor da fase PROCONVE os § 1º, 2º e 3º  
1708 da Resolução 15. É isso. Então, é mais simples do que a gente estava  
1709 imaginando.

1710

1711

1712 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – É que como  
1713 o comando fazia referência aos dois a gente entendeu que seria um parágrafo  
1714 novo, um comando novo. Então, mais simples. É só correção, eu acho que a  
1715 gente pode ajustar ali, pode ajustar no de cima, pode fazer no de cima. Na  
1716 primeira linha, os § 1º, tira o e, põe vírgula. 2º e 3º. Bem, então com isso a  
1717 localização fica adequada e podemos avaliar agora o conteúdo. Pergunto  
1718 novamente, há alguma necessidade de esclarecimento adicional referente ao que  
1719 foi apresentado pela Cetesb? Podemos votar? Em votação. Aqueles que são  
1720 favoráveis à redação do § 2º se manifestem. O que está em tela. 3, 6. Governo  
1721 Federal? Não. Então, 6 votos favoráveis. Aqueles que são contrários. 4. Próximo.  
1722 Aí tem um Parágrafo Único, desse mesmo art. 2º, porque o art. 2º ele é um  
1723 comando de alteração numa outra Resolução, a gente tem que, vamos ler para  
1724 identificar qual é a melhor forma de redigir esse dispositivo. Os veículos com  
1725 características especiais para uso fora de estrada, definidos no § 3º do art. 1º da  
1726 Resolução Conama 1595 podem atender os limites de emissão de gases e de  
1727 ruído estabelecidos para veículos leves comerciais.

1728

1729

1730 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Ele é a  
1731 mesma redação um pouquinho diferente daquele que a gente acabou de colocar e  
1732 viu que realmente era § 3º do art. 2º. Vai um pouquinho para lá, volta, Henrique,  
1733 percebam, a gente acabou de riscar um § 3º ali e esse Parágrafo Único ele é um  
1734 variação daquela redação. Então ele tem que ser um artigo específico, então ele é

1735 um artigo, ele ainda assim está falando do § 3º do art. 1º da Resolução 15, mas  
1736 ele é um artigo independente.

1737

1738

1739 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Porque  
1740 trouxe um conjunto de uma outra Resolução, não pode trazer um parágrafo na  
1741 sequência do trecho que está sendo citado. Gilberto.

1742

1743

1744 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Espero que  
1745 só esteja esclarecendo a dúvida da Adriana, não sei se todos os Conselheiros vão  
1746 ter a mesma dúvida, mas o que acontece? A proposta do art. 3, do § 3º não pode  
1747 ser deslocado, ele é dentro da nova redação da Resolução do Conama 15/95.  
1748 Então, está cortado o texto, na tela que você está apresentando para os  
1749 Conselheiros está cortado, ele não é deslocado, ele está dentro da nova redação.

1750

1751

1752 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Isso foi um  
1753 equívoco aqui na mesa, já está sendo ajustado.

1754

1755

1756 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – E aí o  
1757 Parágrafo Único ele dá um comando para atendimento do que seria o novo  
1758 veículo.

1759

1760

1761 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – A questão é  
1762 que como técnica legislativa a gente tem que encontrar outra solução porque você  
1763 está num artigo que altera a redação da 15 Ok. Esse Parágrafo Único não está  
1764 alterando a 15, mas ele está dando um comando em relação a 15, mas não pode  
1765 ser escrito assim. Ainda não entendi qual é a lógica dele. Entendeu que eu quero  
1766 dizer? Ele não pode ser um Parágrafo Único de um artigo que está alterando  
1767 parágrafos da Resolução 15. Que tem outros parágrafos.

1768

1769

1770 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Adriana, essa  
1771 é a consequência, o que a gente tinha colocado como redação se alterava o § 1º  
1772 ou 2º, o Parágrafo único dava uma orientação para o § 3º que existia e que agora  
1773 foi alterado. Então, essa ponderação a gente vai ter que fazer agora a partir das  
1774 proposta feitas.

1775

1776

1777 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – Entendi.  
1778 Tem inscrição ali, talvez a Cetesb.

1779

1780

1781 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Marcelo.

1782

1783

1784 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb) –** Marcelo Bales, Cetesb. Para  
1785 atender essa dúvida da Dra. Adriana a gente tem uma proposição mais abaixo que  
1786 é justamente isso, se pudesse abaixar a tela, por favor. Eu ainda estou na mesma  
1787 questão Dra. Adriana.

1788

1789

1790 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Corrigindo  
1791 ali o ponto que o Gilberto lembrou, vamos para o próximo. Fala Marcelo.

1792

1793

1794 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb) –** Eu pediria, por favor, para baixar  
1795 mais um pouco. Aí. Então, a gente propôs como um artigo, então um novo artigo  
1796 de fato, que aqueles veículos com características especiais definidos  
1797 anteriormente podem então atender os limites comerciais leves. Exatamente como  
1798 a Dra. Adriana achou que deveria ser.

1799

1800

1801 **A SR<sup>a</sup>. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama) –** Então esse  
1802 artigo tem que está lá perto, em exclusão àquele Parágrafo Único que está em  
1803 preto, porque ele diz respeito a mesma coisa, só que com uma outra técnica  
1804 legislativa diferente. Aí fica claro, não precisa fazer referência a 15 porque ele não  
1805 está alterando a Resolução 15, faz mais sentido no meu entendimento.

1806

1807

1808 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Então vamos  
1809 ajustar o texto, sobe esse texto, Henrique, desloca ele para... Leva esse conjunto.  
1810 Daí na sequência do Parágrafo Único. Dá um enter aí agora. Isso. Cola. Ok.  
1811 Então, o novo artigo, com isso a gente entende que parágrafo antigo vai ficar  
1812 tachado, o Parágrafo Único anterior, tacha o preto, em cima. Ok. A gente... Pode.

1813

1814

1815 **A SR<sup>a</sup>. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama) –** Eu ainda  
1816 queria fazer uma observação quanto à ementa, mesmo que fora de lugar, André,  
1817 senão a gente perde, volta na ementa lá em cima porque isso significa que a  
1818 gente tem que alterar a ementa. Olha como está, estabelece as fases  
1819 PROCONVE, não sei o que, para veículos automotores leves novos, de uso  
1820 rodoviário, altera a Resolução Conama 015, você tem que falar especificamente,  
1821 porque ela altera uma Resolução e depois dá outras providências. Entendeu? A  
1822 CTAJ vai olhar isso, mas é bom colocar porque já fica claro. Senão a gente  
1823 começa a fazer uma coisa que lá pelas tantas a gente se perde.

1824

1825



1826 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Mais para  
1827 gente lembrar, senão a gente perde o histórico. Adriana, depois de... Vírgula.  
1828 15/1995. Põe 1995 que é o padrão que está no texto. Ok. Bem lembrado.  
1829 Voltamos para lá. Não, passou, volta. Aí. Bem, agora em relação ao conteúdo  
1830 temos, o texto ali na Anamma também seria o artigo e tem proposta CNI, todos  
1831 tratam de mesma coisa. Vamos examinar o conteúdo e a gente abre para  
1832 eventuais esclarecimentos. Então, na proposta dos Estados tem: os veículos com  
1833 características especiais para uso fora de estrada podem atender aos limites de  
1834 emissão de gases e de ruídos estabelecidos para veículos leves comerciais. A  
1835 proposta da Anamma: veículos com característica especiais para uso fora de  
1836 estrada, definidos no § 3º do art. 1º da Resolução Conama 15 devem atender os  
1837 limites de emissão de gases e de ruídos estabelecidos para veículos leves  
1838 comerciais. Então, a inclusão aqui é da referência de onde está definido que era o  
1839 § 3º do art. 1º da Resolução 15. E a proposta da CNI diz: os veículos com  
1840 características especiais para uso fora de estrada, definidos no § 3º do art. 1º  
1841 Resolução Conama 15 devem atender os limites de emissão de gases  
1842 estabelecidos para veículos leves comerciais. A mudança aqui é retirada da ruído,  
1843 na proposta da CNI. E o deve. Nos outros, no primeiro dos Estados é podem, no  
1844 da Anamma é devem atender e o da CNI devem atender. Bem, pergunta se há  
1845 mais alguma proposta de emenda? Não? A proposta além da que está em tela.  
1846 Pergunto agora se há solicitações de esclarecimento aos proponentes. Então na  
1847 ordem, Fábio, depois Luiz Antônio e depois Gilberto.

1848  
1849

1850 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, da Anamma.  
1851 Em primeiro lugar a proposta original ela citava o artigo, o § 3º do at. 1º que é uma  
1852 que está mais para cima aí que não está em tela, por isso eu acho que houve a  
1853 confusão. E a diferença dela, do original está em preto lá para cima, para a  
1854 proposta da Anamma é apenas trocar o podem por devem. Essa aí de cima. Nós  
1855 entendemos até que a redação que foi dada pela Abema ficou uma redação até  
1856 mais simplificada, e talvez houvesse condição de unir a proposta da Abema com a  
1857 da Anamma, desde que trocasse na proposta da Anamma, se houver esse  
1858 acordo, o podem também por devem. A gente entendem se deixar podem atender  
1859 fica uma coisa muito vaga e se não quiser atender atende ao quê? Então, é só dar  
1860 uma segurança maior.

1861  
1862

1863 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Eu vou  
1864 seguir a relação dos inscritos, é questão de ordem ou esclarecimento?

1865  
1866

1867 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – *É esclarecimento, mas é*  
1868 *questão de ordem da forma que você conduziu ali acho que complicou um pouco.*

1869  
1870

1871 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Mas a gente  
1872 nem votou ainda, a gente está só ouvindo os proponentes.

1873

1874

1875 **A SR<sup>a</sup>. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apramac)** – É que seria bom ver a proposta  
1876 de Abema de novo artigo porque na verdade é o substituto do Parágrafo Único.  
1877 Isso a gente não viu ainda.

1878

1879

1880 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – O conteúdo  
1881 está ali.

1882

1883

1884 **A SR<sup>a</sup>. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apramac)** – *Está certo, é que vocês estão*  
1885 *descendo, eu não entendi, olha, eu tenho aqui no meu.*

1886

1887

1888 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – A gente tem  
1889 4 propostas.

1890

1891

1892 **A SR<sup>a</sup>. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apramac)** – *O Parágrafo Único original, a*  
1893 *proposta da Anamma, a proposta da CNI e a proposta da Abema.*

1894

1895

1896 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Que foi  
1897 relocada porque ela estava com o parágrafo, mas ela não estava como novo  
1898 artigo, que na verdade é o que deve ser, ele não está acrescentando parágrafo à  
1899 Resolução Conama 15.

1900

1901

1902 **A SR<sup>a</sup>. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apramac)** – *Relocou lá para cima?*

1903

1904

1905 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Foi relocado  
1906 e está ali registrado. Está ali, Zuleika, deslocado para acima. 4 propostas. Bem, na  
1907 ordem, Luiz Antônio

1908

1909

1910 **O SR. LUIZ ANTÔNIO (Abema)** – Luiz Antônio, Santa Catarina, Abema. O meu  
1911 pedido de esclarecimento é o mesmo, se é realmente podem ou é devem, no novo  
1912 artigo proposto pela Abema é podem? Porque se é podem... Porque daí fica solto,  
1913 não fica como obrigação.

1914

1915

1916 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Gilberto.

1917 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
1918 Ibama. Na verdade esse esclarecimento ele é muito importante, primeiro que a  
1919 gente está trabalhando aqui com a questão de definição de conceitos e esses  
1920 conceitos vão valer tanto para a fase L7 como fase L8. Os veículos leves de  
1921 passageiros e leves comerciais eles têm uma inclusão na tabela de níveis de  
1922 emissões bastante clara, os veículos especiais podem estar tanto como leve  
1923 passageiro como leve comercial na questão de níveis de emissão. Se eu colocar  
1924 aqui agora que devem atender a leves passageiros eu estou inviabilizando todo  
1925 entendimento do que é o veículo de uso especial, ele pode ter combustível diesel,  
1926 combustível gasolina, ele pode rodar de outras formas, por isso a preocupação  
1927 com a questão do escopo da definição. A gente não trouxe a discussão muito  
1928 aprofundada do que a Diretiva 46 EC de 2007 do Parlamento Europeu implica  
1929 para os veículos de usos especiais, isso foi superado, agora, você obrigar eles a  
1930 serem enquadrados como leve passageiros, isso definitivamente é uma  
1931 insanidade.

1932

1933

1934 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Borsari.

1935

1936

1937 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, Cetesb É exatamente o que o  
1938 Gilberto falou, só deixar mais claro que a diferença do podem ou devem, se você  
1939 coloca podem o máximo que pode acontecer é o fabricante resolver não  
1940 enquadrar como leve comercial e enquadrar como leve de passageiro. Então, não  
1941 há prejuízo algum, só ganho.

1942

1943

1944 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
1945 Wanderley.

1946

1947

1948 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco Saltini, CNI/Anfavea.  
1949 O meu esclarecimento é sobre a proposta da CNI porque superado o podem e o  
1950 devem há uma diferença que a gente aplica isso apenas para emissão de gases e  
1951 não de ruído, e isso se deve ao fato que a tabela de ruído, a classificação dos  
1952 veículos segue a classificação Europeia MN quando aqui estamos falando em  
1953 veículo leve comercial e leve de passageiro, então, para ruído eu vou seguir  
1954 aquela classificação que está lá.

1955

1956

1957 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Marcelo.

1958

1959

1960 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Só para esclarecer a dúvida do  
1961 Saltini que foi colocado há pouco aqui no nosso canto, é que a tabela de ruído ela  
1962 tem lá uma das notas, talvez vale a pena colocar para gente ver essa nota. É a

1963 última tabela. Então, acho que passou. Então, a nota 2 ela traz essa possibilidade  
1964 de ter um DBA a mais em cima da tabela de níveis de ruído para os fora de  
1965 estrada, por isso eu entendi pertinente conceitua-la.

1966

1967

1968 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Intervenções  
1969 no microfone para identificação, por favor.

1970

1971

1972 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Marco Saltini, CNI/Anfavea. Não,  
1973 a dúvida é só quando lá, para mim está claro aqui, na tabela está claro, é que  
1974 quando você faz a referência ao veículo leve comercial a tabela ela trata de  
1975 classificação diferente. É só por isso. Senão vão querer enquadrar ele como  
1976 automóvel ou comercial ou comercial leve e, na realidade, aqui na tabela eu  
1977 enquadrado ele MN, apesar de ter a nota 2 que diz que eu acrescento... Só isso.

1978

1979

1980 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Peço para  
1981 voltar ao texto. Gilberto.

1982

1983

1984 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – O Marcelo da  
1985 Cetesb, porque a gente está falando só de fora de estrada, mas é veículo com  
1986 características especiais, como um todo. Então, talvez tenha que também  
1987 esclarecimento com relação a aplicação da nota. Porque a gente alterou a  
1988 definição agora, agora há pouco no art. 2.

1989

1990

1991 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Marcelo.

1992

1993

1994 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Marcelo, Cetesb. Eu acho que  
1995 entendi o que o Gilberto, quer dizer, aquele texto da nota tem que ser similar ao  
1996 artigo, parágrafo proposto aí, acho que está correto.

1997

1998

1999 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – O que pode  
2000 ser feito é vocês preparam uma emenda, quando a gente tiver votando a tabela a  
2001 gente faz o ajuste na nota. Ok? Bem, parece que as questões estão bem  
2002 colocadas. Alguém ainda demanda algum esclarecimento? Então, superado o  
2003 esclarecimento pergunto se há ainda a possibilidade de convergência, ou se  
2004 mantém as posições iniciais? Não havendo vou colocar em votação. Na tela, sobe  
2005 só um pouco ali. Coloquei em votação, vamos ser rigorosos ao pacto que nós  
2006 fizemos, Zuleika. A gente tem que começar decidindo sobre o de cima, na  
2007 verdade, que a gente tachou. Não. A gente já aprovou a retirada. Ok. Então. A  
2008 primeira proposta dos Estados o novo artigo: os veículos com características

2009 especiais, já fizemos a leitura, podemos ir para a votação. Aqueles que são  
2010 favoráveis peço que se manifestem. Redação dos Estados. Tenho 3,6. 6 votos.  
2011 Aqueles que são contrários? 4. Redação da Anamma, proposta Anamma,  
2012 favoráveis, já foi o aprovado, mas já acho que a gente já pode considerar vencido,  
2013 então. É porque tem um rigor regimental que pede que cada proposta seja votada  
2014 em votação tem que ser maioria simples, a Adriana saiu agora, não sei se... Vou  
2015 fazer a consulta aqui, mas acho que a gente pode entender que são propostas  
2016 excludentes e com isso, mas é só para deixar claro para depois não quer  
2017 questionamento em relação aos procedimentos dessa Câmara. Então, vencidas  
2018 Anamma e CNI passamos para o próximo artigo. Temos aí o artigo que é 3º  
2019 depois a gente vai renumerar, na proposta original: a emissão de gases orgânicos  
2020 não metano NMOG deve ser reportada conforme procedimento *California non-*  
2021 *methane organic gas test procedures*, 'lalala, lalala', referência a 2015, até ser  
2022 publicada Instrução Normativa do Ibama ou Norma Técnica Brasileira por ele  
2023 referenciada. Há uma redação alternativa apresentada pela CNI: a emissão de  
2024 hidrocarboneto não metano NMHC, quando o veículo estiver abastecido com  
2025 etanol deve ser reportada conforme procedimento de cálculo de NMHC  
2026 equivalente, a ser estabelecido em Instrução Normativa do Ibama ou Norma  
2027 Técnica Brasileira por ele referenciada. Avança um pouco mais para ver se tem  
2028 alguma outra proposta. Não. A gente tem ali nos parágrafos. Vamos então por  
2029 partes, no caput, temos então o caput original e o caput da CNI. Aqueles que são  
2030 favoráveis ao caput do artigo. Solicitação de esclarecimento Saltini? Então vamos  
2031 lá, não perguntei então vou voltar, esclarecimento, Saltini, com a palavra.

2032

2033

2034 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco Saltini, CNI/Anfavea.  
2035 A proposta aqui está baseada em todas as outras sugestões que a gente fez em  
2036 medição de NMHC e NOX. Que é a questão do NMOG. Se nós aprovarmos o  
2037 NMOG da forma como está colocado aqui e não fizermos essa correção para os  
2038 veículos a etanol ou flex usando etanol, nós estamos matando o carro flex no  
2039 Brasil e o carro etanol no Brasil, simplesmente a gente não vai conseguir chegar  
2040 nos níveis que a gente deveria chegar pela legislação que praticamente acaba. Foi  
2041 feito um trabalho lá atrás pela AEA que fazia essa correção, se não me falha a  
2042 memória na última reunião aqui eu já tinha saído, mas fui reportado que foi  
2043 tentado fazer um esclarecimento aqui, eu só queria que a gente tivesse a visão  
2044 clara de que isso basicamente vai impedir a gente de ter veículo flex ou etanol no  
2045 mercado, o que eu acho bastante complicado considerando até o próprio, a  
2046 própria posição do País na COP 21 que tem visão de usar os biocombustíveis  
2047 para atingir os objetivos estabelecidos na COP.

2048

2049

2050 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado  
2051 Saltini. Gilberto.

2052

2053

2054 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
2055 Ibama. Na verdade, Sr. Presidente, a gente precisa ter esse esclarecimento um  
2056 pouco mais detalhado nesse caso, nós já fomos cobrados por outras instâncias do  
2057 Governo Federal que têm políticas públicas que envolvem esse tema de emissões  
2058 e incentivo a combustíveis renováveis, eu acho que esse esclarecimento ele é  
2059 importante que aconteça nesse contexto do processo de discussão do Conama,  
2060 que justamente fique registrado no processo para consulta pública ampla e  
2061 irrestrita. Então, a gente tem duas, eu acho que uma apresentação pela AEA do  
2062 que foi o projeto feito por eles na especificação de... Como se fosse uma  
2063 adaptação do NMOG para os combustíveis brasileiros, na possibilidade também  
2064 de depois de apresentar uma proposta de emenda, não ao caput, mas de repente  
2065 a um parágrafo do que seria uma possível referência uma norma técnica brasileira  
2066 para ser utilizada aí para a fase PROCONVE L8. Então, se permite passaria para  
2067 o professor Nigro, gostaria que se apresentasse, professor.

2068

2069

2070 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Antes de  
2071 passar a palavra, o que eu vou refletindo sobre o que você disse, esse ponto, essa  
2072 decisão ela afeta vários comandos ao longo da Resolução. Então, é prudente a  
2073 gente examinar com mais cuidado, embora tenha sido discutido na reunião  
2074 anterior tem aí um intervalo entre as reuniões em que propostas foram  
2075 amadurecidas e entendo vale a pena a gente abrir com um pouco mais de detalhe.  
2076 Mas a gente só pactuando aqui o nosso modo de trabalho. Em geral a gente dá  
2077 um recesso por volta de meio dia e meia, então, o que vou sugerir? A gente para  
2078 meio dia e meia, a gente usa essa meia hora para esgotar essa questão NMOG e  
2079 NMHC, quem quiser falar, tiver apresentação, chamamos o recesso, um almoço  
2080 mais frugal, de 1 hora, é mais leve e tal, em 1 hora a gente volta e aí continuamos  
2081 a deliberação. O que vocês acham desse encaminhamento? Pode ser? Que aí dá  
2082 o tempo necessário para gente ouvir em mais detalhes porque o assunto merece.  
2083 Não é isso? Então, acordado passo a palavra para o senhor Francisco.

2084

2085

2086 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – André, só uma  
2087 questão de ordem, nós temos aqui sugestão de emenda da Anamma, Fábio, da  
2088 Anamma, nós temos sugestão de emenda que eu acho que na ordem que a gente  
2089 vinha fazendo vinham primeiro as emendas e depois as justificativas. Isso é  
2090 importante ser colocado.

2091

2092

2093 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então,  
2094 vamos fazer o seguinte, para a gente paralelizar, você está correto, mas para  
2095 paralelizar, se são emendas que não estão no texto, enquanto o senhor Nigro vai  
2096 fazer a apresentação, passa elas aqui para a mesa e a gente vai agilizando. Pode  
2097 ser? Obrigado. Fábio.

2098

2099

2100 **O SR. NIGRO (Escola Politécnica)** – Em dois mil e... Começar do começo aqui a  
2101 apresentação, mas vai qui da boca mesmo. O Ibama solicitou a AEA em abril de  
2102 2011 que a AEA propusesse alguma coisa a respeito do álcool não queimado dos  
2103 veículos flex. Nessa ocasião transformamos um grupo de trabalho, trabalhamos  
2104 por 3 anos, fizemos 12 reuniões técnicas envolvendo 32 técnicos o tempo todo,  
2105 realizamos estudos, trabalhos experimentais, inclusive, e apresentamos o parecer,  
2106 a Cetesb participou da maior parte das reuniões inclusive, nessas reuniões o que  
2107 nós estabelecemos e entendemos o que estava acontecendo foi o seguinte, o que  
2108 interessa na regulamentação do NOx mais os hidrocarbonetos não queimados, a  
2109 rigor, é a formação de ozônio, por isso que a gente limitar a soma dos dois para  
2110 limitar a formação de ozônio. E no trabalho que nós fizemos nós avaliamos e  
2111 decidimos que o melhor caminho para gente poder fazer isso com o álcool era  
2112 utilizar o MIR que é a máxima reatividade na atmosfera de cada composto  
2113 orgânico que eram avaliados no escape. O trabalho da própria CARB em cima  
2114 dele, leve 1, leve 2, tinha isso na Califórnia, nós pegamos aquele trabalho,  
2115 destrinchamos, mandamos inclusive um veículo para a Alemanha, na última  
2116 versão que nós tínhamos que era o mais atual em 2013 para fazer especificação no  
2117 escape. Quando eu faço especificação no escape eu tiro composto por composto  
2118 que está saindo do escape, ele tem um certa reatividade em atmosfera e eu  
2119 comparo o que ele vai fazer de ozônio na atmosfera. Foi isso que nós fizemos,  
2120 fizemos com o veículo flex com álcool a 5%, com a gasolina comercial brasileira  
2121 E22 para poder comparar e ter uma ideia de onde nós estávamos com a nossa  
2122 realidade. Quando fizemos isso ficou muito claro que quando eu meço os  
2123 hidrocarbonetos da maneira normal eu tenho que corrigir o álcool, por exemplo,  
2124 ele tem efeito menor na hora de medir, então tenho que aumentar o valor dele em  
2125 medição. Os hidrocarbonetos saem normal mede normalmente o feed. Os  
2126 aldeídos também eu tenho que ponderar diferentemente porque eles medem  
2127 diferente. Aí então tivemos com as melhor medidas possíveis de todos os  
2128 compostos estavam saindo e tivemos o valor das emissões desses compostos.  
2129 Fizemos a mesma coisa para gasolina com E22, também tivemos esse valor.  
2130 Quando eu comparo este valor que saiu com etanol corrigido do FIP com o  
2131 corrigido do FIP da gasolina, o valor do etanol dá o dobro. A grosso modo daquele  
2132 lá. Quando nós pegamos o etanol que tinha saído, os aldeídos que tinham saído e  
2133 a gasolina que tinha saído durante a operação com etanol e fizemos o potencial  
2134 de geração de ozônio na atmosfera e fizemos a mesma coisa para o lado do E22,  
2135 os mesmos valores de formação de ozônio foram obtidos, 5%, 6% de diferença de  
2136 um para o outro, ou seja, nada. Então, se eu passo da medição de NMHC  
2137 equivalente que foi o que nós inventamos lá, o NMHC equivalente porque era isso  
2138 que tínhamos feito, inclusive tem a planilha da Cetesb que fez a planilha que  
2139 calculava isso com as medições. Isso foi enviado para o Ibama em 2014, com a  
2140 proposta para resolver aquele problema, que no fundo é um encaminhamento  
2141 para a solução do problema que nós estamos tendo hoje, se tivesse sido feito lá  
2142 atrás estava todo mundo sabendo mexer com isso adequadamente. Eu acho que  
2143 nos Estados Unidos isso aconteceu, teve o leve u1 e o leve 2 dessa maneira, no  
2144 leve 3 isso até onde eu vi não aparece mais, ele trabalha com NMOG seco, sem  
2145 levar em consideração esse lado da atmosfera. Por que fizeram isso e vale a pena

2146 nós fazemos isso? Lógico que vamos discutir aqui que pode ter um efeito do  
2147 próprio tratamento, não é só o combustível, hoje o tratamento do cano de escape  
2148 que nós estamos fazendo afeta essa medida final, tanto é que eu entro com álcool  
2149 e com o combustível e sai hidrocarboneto não queimado porque em algum lugar  
2150 ele lá reage e sai hidrocarboneto não queimado de álcool. É isso. Então, tem todo  
2151 esse processo no meio, os Estados Unidos, vamos dizer assim, eles têm uma  
2152 frota com muito poucos carros flex, então, e fazem a média corporativa que nós  
2153 estamos discutindo aqui, na hora que faz a média corporativa com muito pouco  
2154 carro flex, se 99% são carros a gasolina, aquele um por cento dane-se, eu não  
2155 preciso me preocupar com ele, a realidade brasileira é outra, gente, 90% dos  
2156 carros são flex, me preocupa a formação de ozônio, porque essa é a realidade.  
2157 Então, nós temos que usar o NMHC equivalente porque ele mede a formação de  
2158 ozônio. Mas na medida em que os carros evoluem essa relação que nós pegamos  
2159 no carro mais moderno que tinha na época, que era um flex de 4ª geração, tudo  
2160 que tinha direito, que mais ou menos (...), mas sabem para o futuro? Nós teremos,  
2161 a proposta nossa é mantém aqueles número que nós fizemos, está na planilha do  
2162 NMHC equivalente, calculado direito, que era o melhor que nós tínhamos na  
2163 época, e temos que levantar carros para frente para eventualmente trocar essa  
2164 relação, porque quando eu faço essa conta no fundo o potencial de formação de  
2165 ozônio do etanol na atmosfera, segundo o MIR, segundo o Carter, é 1,5, o da  
2166 gasolina dá 4, 3 e 8, a Petrobrás também fez várias medições. Então, é coisa da  
2167 ordem de 3, na hora que faz as contas tudo direitinho, levando em conta os  
2168 aldeídos que saem do álcool, que também tem potencial de formação de ozônio, a  
2169 relação deu o dobro, não sei se exatamente o dobro, deu 1,8 com a média de tudo  
2170 que fiz lá deu 1,8. Ou seja 80%, eu medi pelo FID corrigido, fazer o efetivo  
2171 potencial de formação de ozônio. Então, na minha maneira de ver nós temos que  
2172 usar aquilo, se não for assim nós estamos jogando tudo pela janela, trabalhamos  
2173 em cima daquilo, fizemos a especificação, agora nós regulamentamos, baseado na  
2174 Resolução dos Estados Unidos que não tem esse problema que nós temos, essa  
2175 é a realidade, para eles não fazem diferença nenhuma se tem um carro, e daí?  
2176 Não faz diferença nenhuma, porque eles têm 100%, 99% dos outros carros estão  
2177 satisfazendo e entra na média corporativa. Então, queria chamar atenção disso, é  
2178 um aspecto superimportante. Acho que é isso que eu tinha que falar. Obrigado,

2179

2180

2181 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado.  
2182 Fábio.

2183

2184

2185 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Eu gostaria primeiro  
2186 de fazer uma, Fábio, Anamma, fazer uma pergunta ainda ao Nigro, professor  
2187 Nigro, que é o seguinte nós estamos vamos fazer uma proposta aqui que é usar o  
2188 termo NMOG, mas de acordo com o conceito original da Califórnia, que é usando  
2189 a reatividade. Com o potencial de ozônio, as reatividades do combustível  
2190 brasileiro, da gasolina brasileira de referência e do etanol de referência brasileiro.  
2191 Isso aí tornaria, pelo que entendo, o procedimento que foi estudado, discutido e



2192 definido pela AEA, equivalente ao procedimento norte-americano, mas a gente  
2193 poderia referenciar a norma da Califórnia. Correto?

2194

2195

2196 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Se identifica,  
2197 por favor, para a transcrição.

2198

2199

2200 **O SR. NIGRO (Escola Politécnica)** – Nigro, da Escola Politécnica, da AEA, nesse  
2201 caso aqui. Então, eu achei, com o nome que se dá, se é NMOG calculado da  
2202 maneira que nós calculamos, ou se chamamos de NMHC equivalente, porque no  
2203 fundo é isso que nós estávamos fazendo, fizemos uma equivalência para poder  
2204 comparar as coisas, comparar bananas com bananas e não misturar as coisas,  
2205 porque na hora que a gente mistura nós temos problema. Agora, o nome se é  
2206 NMOG, ou NMOG Brasileiro, não sei, chamem como quiserem aí, mas é  
2207 importante que se faça isso porque senão realmente os carros, não é que você  
2208 está prejudicando só o carro etanol, a realidade que nós observamos foi essa, não  
2209 estou inventando nada aqui, é realidade, agora e no futuro como vai ser? Por isso  
2210 eu acho que esse parâmetro, esses valores que nós estabelecemos 4,70 e não sei  
2211 o que para o NMHC da gasolina e 3,20, 3,17 qualquer para coisa o NMGC quando  
2212 estava queimando etanol esses podem mudar com a tecnologia do veículo, é um  
2213 pouco isso que eu acho que vai acontecer, porque eles não são algo que é só do  
2214 combustível, é do combustível sendo queimado e sofrendo o pós tratamento que  
2215 sofre da melhor maneira possível. Então, eu acho que é isso que queria dizer, mas  
2216 o nome em si não preocupa muito não, acho que o importante é manter o conceito  
2217 correto.

2218

2219

2220 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
2221 Renato, eu tinha anotado uma inscrição sua, mantém? Renato Sampaio?

2222

2223

2224 **O SR. RENATO LIMA FIGUEIREDO SAMPAIO – SUPLENTE (MME)** – André,  
2225 peço permissão para passar a palavra para a senhor Alfredo.

2226

2227

2228 **O SR. ALFRED SZWARC (ÚNICA)** – Bom dia ou boa tarde a todos. Eu só  
2229 gostaria, aproveitando o momento de reiterar o que comentei na reunião passada  
2230 sobre, desculpe eu estou representando aqui o setor supra alcooleiro. Então,  
2231 reiterando o que eu disse na reunião passada a gente precisa ter uma atenção  
2232 muito grande com relação ao impacto que se poderá haver na adoção da  
2233 legislação da Califórnia, tal qual ela está estabelecida naquele País. O professor  
2234 Nigro, eu acho que disse corretamente que a situação de uso combustíveis e mais  
2235 do que isso o uso da composição do combustíveis naquele País é diferente, eles  
2236 têm uma gasolina reformulada, que é uma gasolina já com potencial poluidor  
2237 reduzido, eles não usam os níveis de etanol que nós usamos no País e não se usa

2238 o etanol puro nos veículo flex, se usa uma mistura que pode conter entre 30 e  
2239 15% de gasolina. Então, isso faz muita diferença no resultado final do cálculo das  
2240 emissões. Então, obviamente nós estamos apoiando o controle de emissões,  
2241 acreditamos que estamos seguindo no caminho correto, mas da mesma forma  
2242 como já se fez adaptações anteriores em outras Resoluções por conta do uso dos  
2243 nossos combustíveis, que é diferenciado, então eu acho que nós de uma forma  
2244 responsável deveremos também fazer as adaptações necessária. Não fazer essas  
2245 adaptações eu acho que é ignorar a realidade do País, jogar contra o País, nós  
2246 temos outros programas que convergem com esse uso de biocombustível que o  
2247 Renovabio que está sendo desenvolvido pelo Ministério de Minas e Energia e é  
2248 um programa importante para o País, ele vai mitigar emissões de carbono de uma  
2249 forma muito proativa dentro do setor produtivo e também teremos aí no caso de  
2250 não utilização de etanol, substituição do etanol por veículos a gasolina, no caso os  
2251 veículos flex, uma perda de benefícios importantes que são, por exemplo, aí uma  
2252 redução de partículas finas e ultrafinas, redução de hidrocarboneto tóxicos,  
2253 redução de vários poluentes e especialmente no caso de gás de efeito estufa do  
2254 CO2. Então, basicamente eu gostaria de reforçar, eu acho que precisamos ver  
2255 com muita atenção essa questão que ela pode parecer apenas formal, mas ela  
2256 não é, ela tem desdobramentos muito sérios e muito impactantes aí na questão do  
2257 uso do etanol. Obrigado.

2258

2259

2260 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Obrigado.**  
2261 Zuleika.

2262

2263

2264 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac) – Obrigado.** Zuleika. Eu queria  
2265 dar a palavra para a Carmen, do ICCT

2266

2267

2268 **A SRª. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT) –** Só um complemento, a  
2269 questão da legislação americana ela realmente na Califórnia tinha utilizado essa  
2270 questão de reatividade, na última versão ela não utiliza, e não há registro dessa  
2271 questão. A gente não localizou mais na NP, quando foi questionado se haveria um  
2272 alinhamento com a CAB para fazer essa utilização desses fatores de reatividade a  
2273 resposta foi o que seria, daria uma imprecisão eu muito grande porque esses  
2274 números utilizados específicos para Califórnia não poderiam ser transpostos,  
2275 havia uma preocupação dessa transposição desses números utilizados na  
2276 Califórnia no território americano inteiro. Então, eu acho uma questão que temos  
2277 aqui, não estou discordando dessa questão do etanol e etc., da solução, mas o  
2278 que eu coloco é que há uma dificuldade de você ter um número específico, e esse  
2279 número específico por tecnologia, ele é variado pelo combustível, ele tem a  
2280 questão da reatividade também específica, ou seja, existem várias variáveis e o  
2281 que estava se tentando talvez fazer, ou a gente pode fazer o meio termo, é achar  
2282 uma solução que não fique imprecisa, ou que se faça de fato essa especificação, ou  
2283 o que for, que se tenha a noção disso. A questão talvez a solução mais simples

2284 adotar o que a Califórnia e a APE já adotam, essa coisa mais simplificada, e  
2285 verificar se esses limites são passíveis de serem atingidos, por exemplo, com  
2286 tecnologias disponíveis. Então, eu acho que o que a gente está falando são duas  
2287 coisas, a sofisticação de identificar esses fatores de reatividade, que foram  
2288 levantados há um tempo atrás, mas que não havia também para todos os veículos  
2289 o mesmo essa questão, e justamente, a explicação foi essa, não havia segurança  
2290 com relação a esse valor ser transposto de uma forma mais ampla.

2291

2292

2293 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado.

2294 Próximo inscrito é o Gilberto.

2295

2296

2297 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Eu vou pedir  
2298 para a professor Nigro para responder a questão colocada pela Carmen, e depois  
2299 pedir para o Pedro da Petrobrás também dar uma contribuição nesse tema.

2300

2301

2302 **O SR. NIGRO (Escola Politécnica) –** Carmen, o que acontece é isso, nós  
2303 estamos falando, os número que nós medimos e pegamos variaram de 4, 3,5, mas  
2304 sempre 2 vezes e meia maiores do que do etanol, não é que o número não está  
2305 firme, podemos adotar um número, faz o procedimento que está proposto lá e  
2306 multiplica por 2, ou divide por 2, mas isso o número fica firme, mas fica muito feio  
2307 porque a realidade é formação de ozônio, não é enganação. Então, eu não  
2308 gostaria de ter um número 2 porque puseram que é 2. Fica horrível isso, então é  
2309 melhor usar o número que nós levantamos e temos, o Ibama, vamos começar a  
2310 trabalhar com esse, vamos medindo os veículos e ganhando um pouco mais de  
2311 conhecimento sobre o tema e fazemos outros ensaios, porque as teorias s vão  
2312 mudando, como você mesma disse vai mudar. Então, esse número é um número  
2313 não é fixo, é variável, então, não queria botar 2 e daqui 5 anos tem que ser 1,5  
2314 porque não é mais 2, não pode. É melhor estabelecer alguma coisa, melhor que  
2315 nós temos nesse momento é o que nós fizemos na AEA. Está certo? Agora, outros  
2316 números devem ser levantados, não tenho dúvida disso porque a medida que nós  
2317 formos, o problema é que depende, não é o número que do combustível, ele é do  
2318 combustível doe tratamento que vem atrás, do escape, as coisas andam juntas, é  
2319 isso. Agora, nós fizemos o que tinha de melhor para fazer, agora podemos pegar  
2320 carros melhores e tentar, na época não tinha injeção direta, certamente que  
2321 injeção direta talvez eu mexa um pouco nesse número. Então, é isso, gente, eu  
2322 acho que o ponto central aí é esse. Estabelecer um número firme só ou  
2323 estabelecer um número firme errado é horrível, estabelecer um número firme sem  
2324 argumentação técnica adequada também não é nada bom, está certo? É isso. Nós  
2325 estamos estabelecendo o sol da Califórnia está errado, não deve ser assim.

2326

2327

2328 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado,

2329 Gilberto.

2330 **O SR. PEDRO VICENTINHO (Centro de Pesquisa da Petrobrás)** – Pedro, do  
2331 Centro de Pesquisa da Petrobrás. Bom, a minha intervenção aí é mais no sentido  
2332 de reforçar essa questão de variabilidade do resultado que a gente obtém com  
2333 relação à questão da reatividade, tem esse trabalho que foi feito pela Volkswagen,  
2334 eles obtiveram um nível da ordem de 4,7 para a gasolina, mas nós também na  
2335 Petrobrás temos um trabalho um pouco mais antigo feito aí com veículo L3, mas a  
2336 gasolina era até semelhante a que testada pela Volkswagen e a nossa reatividade  
2337 ficou em torno de 3,3. O que a gente observou é que a questão da reatividade  
2338 está muito ligada ao veículo que ao combustível em sim, quer dizer, o que dá a  
2339 impressão que a gente precisaria de número de teste, uma amostragem maior da  
2340 frota para a gente conhecer melhor talvez um número médio.

2341

2342

2343 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
2344 Mais alguma intervenção? Fábio.

2345

2346

2347 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio Branco,  
2348 Anamma. Vou passar a palavra ao Gabriel.

2349

2350

2351 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Bom dia a todos.  
2352 Gabriel Branco. Eu acho que todos vemos o problema da mesma forma quanto a  
2353 determinação dos parâmetros que são necessários para fazer o cálculo, depende  
2354 do combustível, depende de tecnologia, tem variações, a gente já conhece  
2355 bastante isso através dos trabalhos das Volkswagen, da Petrobrás e tudo isso  
2356 condensado pelo Nigro no trabalho da AEA, mas eu queria chamar a atenção para  
2357 duas coisas, primeiro o resultado que o Pedro acabou de mencionar de 3 e pouco  
2358 para gasolina, era da gasolina na fase quente, na fase fria era um pouco maior.  
2359 Então, tem mais essas variáveis, mas enfim, nós estamos falando de variações  
2360 entre 3, 4, 4,5 da reatividade da gasolina quando o álcool é 1,5, sempre muito  
2361 diferente, seja 3 para 1,5 ou 4,5 para 1,5 a diferença é muito grande. E eu queria  
2362 comentar também o aspecto que a Carmen falou que da Califórnia desistiu de  
2363 fazer essa conta para não transpor de um Estado para outro. Só que eu acho que  
2364 agiu o contrário porque justamente os Estados que não têm problema de ozônio  
2365 ficaram com a cálculo mais rigoroso do que deveria. Então, se a gente fizer, não  
2366 fizer essa correção, na verdade nós estamos assumindo um valor padrão de 4,5  
2367 para o álcool quando a gente sabe que é 1,5. Então, é importante que a gente  
2368 faça a conta, complica um pouco na conta, mas descomplica um pouco no País  
2369 porque a gente precisa manter a progressividade do veículo a álcool, do programa  
2370 de álcool sem prejudicar desnecessariamente. Controlar a poluição sim, mas na  
2371 linha de trazer o mesmo impacto ambiental do veículo flex, seja ele abastecido  
2372 com gasolina ou com etanol, essa é a ideia da proposta do HC equivalente ou do  
2373 MOG com a correção do NMOG, com a correção antiga da Califórnia e assim  
2374 começarmos, para não pularmos diretamente para uma etapa que a Califórnia  
2375 levou 20 anos para fazer. Obrigado.

2376 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vou passar  
2377 para o Mourão e encerro as inscrições por hora, porque a gente está se  
2378 aproximando do recesso para almoço.

2379

2380

2381 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (Sesbra)** – Vou  
2382 passar para a Dra. Carmen para falar sobre o assunto.

2383

2384

2385 **A SR<sup>a</sup>. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Só complementando, uma  
2386 coisa aqui gente tem que lembrar, aliás, complementando a fala do Alfred, é  
2387 exatamente qual seria esse limite, por exemplo, digamos que a gente vai usar  
2388 fator de reatividade e a gente queira induzir um controle melhor dessas emissões,  
2389 não simplesmente corrigir e eu ter para aquele limite. Qual seria esse limite? Eu  
2390 teria que alterar também o limite uma vez que vou considerar o fator reatividade,  
2391 para que eu tenha reduzido tecnologias que interessariam para o controle? Seria o  
2392 mesmo limite? Essa é a pergunta. Assim, a questão de igualar etanol e gasolina,  
2393 assim, desculpa, eu acho um pouco irrelevante porque o carro é flex, eu não estou  
2394 competindo um carro a gasolina com um carro etanol, eu tenho um pouco de  
2395 dificuldade de entender esse argumento porque eu estou colocando tecnologia no  
2396 mesmo carro, mas tudo bem, é uma dificuldade minha só.

2397

2398

2399 **O SR. NIGRO (Escola Politécnica)** – Nigro, Politécnica e AEA. Carmen, nós  
2400 temos, o nosso problema é formação de ozônio, se ele é formação de ozônio eu  
2401 não quero prejudicar a gasolina e nem prejudicar o álcool, nem um e nem outro,  
2402 eu quero ver qual é o impacto na formação de ozônio. Melhor coisa que tem para  
2403 vamos dizer isso é MIR, não é outro caminho, e esse MIR é para etanol e é para  
2404 gasolina, é para todos. Então, eu tenho que manter isso equilibrado, eu não posso  
2405 falar que para o etanol eu ignoro, que o coeficiente dele é 1,5 e considero como se  
2406 ele fosse 3, 3,5 ou 4 ou 4,5 como quiser, mas eu não posso ignorar isso porque  
2407 senão é preconceito contra o etanol, coisa que eu não admito no País, o País que  
2408 produz etanol, que faz, tem preconceito? Não dá. Então, esse é o ponto, não dá  
2409 para ter esse preconceito. Mas também não quero prejudicar a gasolina de jeito  
2410 nenhum, por isso que o limite é ditado pelas regras mais ou menos normais que  
2411 pegam a gasolina, porque têm muita experiência mundial sobre a gasolina e muito  
2412 pouco sobre o álcool, é isso, o álcool tem que ser equivalente da gasolina, não  
2413 vou mexer no limite. Agora, a melhor equivalência que tenho no momento foram  
2414 os trabalhos que já foram feitos. Pode ser o trabalhos mais para frene, pode ser  
2415 trabalho mais para frente, deve ajustar? Acredito que sim porque à medida que a  
2416 minha frota for mudando, não é que vai mudando de característica, mas vou tendo  
2417 característica diferentes esse número pode mudar, vai mudar muito? Não acredito  
2418 que vai passar de 1,5, o 1,5 vai ficar igual, a gasolina ficar 1,5 nem se eu fizesse  
2419 tudo branco, formulado, o que eu quisesse, não vai chegar a isso. Acho que é  
2420 isso.

2421

2422 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Agradeço.  
2423 Bem rapidamente, são meio dia e meio, foi o horário que a gente combinou só  
2424 para gente ser rigoroso com o horário.

2425

2426

2427 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (Sesbra)** – O  
2428 que me toca nesse assunto é que nós temos que ter, como política pública a gente  
2429 tem que ter referências para que nós tenhamos tecnologia que possa efetivamente  
2430 enfrentar esse tipo de problema que está sendo colocado aqui. Então, eu acho  
2431 que a gente poderia, tem que ter, não fixar um parâmetro que não induza a uma  
2432 tecnologia, que possa melhorar isso, eu acho que não é essa a coisa, mas que a  
2433 gente talvez possa, como a gente colocou NMOG com normas que possam ser ao  
2434 tempo colocadas pelo próprio Ibama a gente pode realmente atingir isso e vamos  
2435 dizer a certar o caminho. Eu acho que a proposta original talvez ela realmente  
2436 possa nos conduzir ao caminho, porque senão se a gente começar simplesmente  
2437 a fixar valores ou que sejam eles baixos ou não, independente do combustível e  
2438 não da tecnologia porque varia isso de um carro para outro, com a tecnologia de  
2439 uma fábrica para outra, a gente também não vai induzir isso ao que a gente quer  
2440 fazer como política pública, induzir que todos melhorem.

2441

2442

2443 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
2444 Mourão, bem, conforme combinado vou chamar o nosso recesso para o almoço,  
2445 parece que todos já têm uma pauta para o almoço, bastante interessante,  
2446 voltamos as 13h30, peço pontualidade dos membros da Câmara não atrasar os  
2447 trabalhos. Obrigado pela atenção de todos.

2448

2449

2450 *(Intervalo para almoço)*

2451

2452

2453 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Boa tarde.  
2454 Vamos reiniciar a nossa reunião, em respeito aos que voltaram na hora, já temos  
2455 quórum. Antes do recesso do almoço nós interrompemos o debate no art. 3º, a  
2456 discussão sobre NMOG, NMHC, HC Equivalente, foram manifestadas aqui  
2457 algumas opiniões e agora precisamos voltar, e quando os membros estiverem  
2458 prontos para voltar a gente avançar na deliberação. Então, peço para que todos se  
2459 acomodem. Bem, seguindo a nossa dinâmica de trabalho, sobre as propostas que  
2460 estão em tela, alguém apresenta alguma outra emenda? Ou algum acréscimo à  
2461 emenda apresentada? Peço que se manifeste. Anamma, vocês vão apresentar daí  
2462 ou vão trazer o texto aqui até a mesa?

2463

2464

2465 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, da Anamma.  
2466 Eu vou levar o texto.

2467

2468 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Então,  
2469 vamos tentar fazer isso mais rapidamente possível. Nesse daí eles vão  
2470 acrescentar na emenda deles mesmos. Bem, enquanto a Anamma traz a proposta  
2471 de emenda, para fins de registro eu vou ler as redações que estão em tela. A  
2472 gente tem no texto original, a gente tem no texto original, no art. 3º: a emissão de  
2473 Gases Orgânicos Não Metanos – NMOG deve ser reportada... Eu peço silêncio,  
2474 por favor, quem quiser conversar pode fazer no corredor. Wanderley, pede para  
2475 eles conversarem lá fora. Vamos lá. Então, na redação original: A emissão de  
2476 Gases Orgânicos Não Metano – NMOG, deve ser reportada conforme  
2477 procedimento *California non-methane organic gas test procedures – 2015*, até ser  
2478 publicada em Instrução Normativa do Ibama ou Norma Técnica Brasileira por ele  
2479 referenciada. Tem uma proposta alternativa da CNI/Anfavea. A emissão de  
2480 Hidrocarbonetos Não Metano – NMHC, quando o veículo estiver abastecido com  
2481 etanol, deve ser reportada conforme procedimento de cálculo de NMHC  
2482 equivalente, a ser estabelecido em Instrução Normativa do Ibama ou Norma  
2483 Técnica Brasileira por ele referenciada. Existe também uma proposta da Anamma,  
2484 eu vou deixar para ler a da Anamma por último, não sei se tem amis alguma além  
2485 dessa, porque eles vão fazer emendas agora. Passou demais, Henrique. Só no  
2486 caput, por enquanto. A alteração que vocês vão fazer no caput, Fábio? Então,  
2487 peço só para acelerar. Bem, então agora com o texto, com a proposta  
2488 apresentada pela Anamma temos: a emissão de Gases Orgânicos Não Metano –  
2489 NMOG deve ser reportada conforme procedimento *California non-methane organic*  
2490 *gas test procedures – 2015*, aí seguem ali as referências. Como está registrando  
2491 uma nova, *California Environmental Protection Agency - Air Resources Board,*  
2492 *Adopted: September 2, 2015*. E a outra referência citada *The California*  
2493 *LowEmission Vehicle Regulations Califórnia, de 2017*. Então, isso utilizando para  
2494 as cálculos, os valores de reatividade relativos às características da composição  
2495 da gasolina brasileira de referência, e do etanol brasileiro de referência, até ser  
2496 publicada Instrução Normativa do Ibama ou Norma Técnica Brasileira por ele  
2497 referenciada. Acredito que pela importância do assunto talvez vale a gente ver os  
2498 parágrafos em conjunto antes de iniciar a votação do caput. Essa proposta da  
2499 Anamma é acompanhada de 3 parágrafos a saber: § 1º: para considerar o  
2500 potencial de formação de ozônio dos veículos que operam com etanol, os valores  
2501 de MMOG devem ser multiplicados pelo coeficiente de ajustes de reatividades  
2502 fotoquímicas, dado pelo quociente entre a média ponderada das reatividades dos  
2503 compostos presentes na emissão do veículo, e a da gasolina brasileira de  
2504 referência para considerar o potencial de formação de ozônio. § 2º: o produto do  
2505 MMOG pelo coeficiente de ajuste das reatividades deve ser inferior aos limites de  
2506 MMOG estabelecidos nesta resolução. E § 3º: a reatividade dos Hidrocarbonetos  
2507 Não Metano e não oxigenados pode ser determinada para cada tecnologia e  
2508 estendida a outros veículos semelhantes ou assumido opcionalmente como a da  
2509 gasolina brasileira de referência, caso não se disponha de medições com  
2510 especificação especificamente voltada a essa finalidade. Eu vou ler o conjunto, todos  
2511 os dispositivos do artigo para ficar mais claro. Aí na sequência tem um Parágrafo  
2512 Único: após publicação deste procedimento de cálculo ficará cancelado o  
2513 desconto do álcool não queimado conforme Instrução Normativa do Ibama nº

2514 54/2040. Na sequência tem uma proposta de exclusão da CNI para o Parágrafo  
2515 Único, que dizia emissão do MMOG quando o veículo... Hum? É proposta de  
2516 exclusão, mas é em relação ao texto que estava e esse texto dizia: a emissão de  
2517 MMOG quando o veículo estiver abastecido com gasolina C pode ser calculado a  
2518 partir do MNHC – Hidrocarbonetos Não Metano, conforme procedimento  
2519 estabelecido pelos Estados Unidos, no *Code of Federal Regulations* – CFR 40  
2520 1066.635. Na sequência a proposta de novo parágrafo pelo Ministério do Meio  
2521 Ambiente: a emissão de Gases Orgânicos Não Metano deve ser reportada  
2522 conforme Norma Brasileira referenciada pelo Ibama, a ser estabelecida em até 12  
2523 meses a partir da publicação desta Resolução. Também tem uma proposta da  
2524 Anamma que eu peço verificar se fica superada com a redação que acabou de ser  
2525 dada.

2526

2527

2528 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – A diferença é que  
2529 esses dois parágrafos aí a gente tinha enviado naquelas sugestões originais, por  
2530 isso ficou fora de ordem, mas eles são continuação daqueles 3 primeiros.

2531

2532

2533 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Então  
2534 aqui a gente põe relocar para facilitar o entendimento. Vamos agrupar as  
2535 propostas com seus parágrafos para ficar mais claro. Entraria aí, não é isso,  
2536 Fábio? Vou ler e aí a gente abre para fazer algum ajuste, se precisar. Então, os  
2537 valores reais das emissões medidas e utilizadas para certificação, inclusive as dos  
2538 compostos orgânicos utilizados para o cálculo da emissão NMOG+NOx devem ser  
2539 explicitado como NOx, NMHC etanol, aldeídos fórmico e acético, metano e o total  
2540 de compostos orgânicos – THC. Aí tem compostos orgânicos utilizados, já pode  
2541 arrumar ali? Arruma aí na 2ª linha, na 2ª linha, utilizados. Ou são medidas. Os  
2542 valores reais das emissões medidas utilizadas para certificação, inclusive a dos  
2543 compostos orgânicos utilizados, não é? Valores utilizados. Em cima também, os  
2544 valores reais das emissões. Na primeira linha, Henrique. Os valores reais das  
2545 emissões medidas e utilizados para certificação. Ok. E outro parágrafo seria: o  
2546 Ibama deverá a partir de 2020 divulgar anualmente as médias para cada modelo  
2547 de todos os compostos orgânicos mencionados no § 2º, que aí depois vai mudar,  
2548 vai ser 4º, com objetivo de subsidiar estudos científicos relacionados ao controle  
2549 da poluição atmosférica. Voltamos... Volta para onde foi recolocado. Isso. Aí já é  
2550 um ouro artigo. Então pronto, conseguimos ver o artigo como um todo. Temos  
2551 então nesse momento 4 propostas, tem um texto original com alguns dispositivos,  
2552 temos 3, um texto, uma proposta da CNI e uma proposta da Anamma. Tendo em  
2553 vista que a proposta da Anamma foi complementada agora, eu acho que vale eles  
2554 darem uma rápida explicação e justificativa para esclarecimento da Câmara  
2555 Técnica. Você pode fazer isso, Fábio? Como foi complementado agora, fazer uma  
2556 rápida explicação sobre essa nova proposta.

2557

2558



2559 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, da Anamma.  
2560 Vou pedir para o Gabriel Branco fazer uma explanação sobre essa nova proposta  
2561 que a gente está fazendo.

2562

2563

2564 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality/MMA)** – Ok. Gabriel  
2565 Branco. Essa proposta ela está voltada para a definição do MMOG que está lá nos  
2566 documentos da Califórnia. E lá eles colocam primeiro o cálculo do MMOG, que é a  
2567 determinação das massas de cada componente, a somatória de tudo dá o NMOG.  
2568 Depois tem um coeficiente de correção das reatividades que é a reação da  
2569 reatividade média dos gases do carro a álcool, dividido pela reatividade média da  
2570 gasolina, para dar uma proporção de impacto da nova emissão. Da emissão de  
2571 álcool, de carro a álcool. Então, a formulação completa é determinação do MMOG,  
2572 depois a multiplicação pelo coeficiente que lá na legislação é o RAF – *Reactivity*  
2573 *Adjustment Factor*, multiplica os dois e esse produto é comparado com o limite de  
2574 emissão, se for só com álcool faz essa conta, se for só com gasolina, ou gasolina  
2575 E22 é dispensado fazer essa conta, pode usar o NMHC que é o componente que  
2576 é predominante, muito predominante na emissão. É isso. Não sei se alguém tem  
2577 alguma dúvida.

2578

2579

2580 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
2581 Gabriel. Essa questão da reatividade, consideração da reatividade esteve  
2582 presente na fala de algumas pessoas, antes da gente chamar o recesso para o  
2583 almoço. Eu queria saber, em relação aos outros proponentes, CNI, por exemplo,  
2584 que é a proposta alternativa, se essa proposta recepciona a preocupação que  
2585 vocês manifestaram anteriormente.

2586

2587

2588 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Wanderley, CNI.  
2589 Sim. Nós retiramos essa proposta.

2590

2591

2592 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então,  
2593 taxamos a proposta CNI, ficamos então com duas propostas, já vou abrir para o  
2594 debate, só vamos tentar limpar ali. Ok. Temos a original, a da Anamma podemos  
2595 colocar Anamma/CNI-Anfavea. Wanderley, podemos colocar Anamma/CNI-  
2596 Anfavea?

2597

2598

2599 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Wanderley, CNI.  
2600 Pode.

2601

2602

2603 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – ok.  
2604 Obrigado. Na sequência já são parágrafos, não tem outra proposta de caput.

2605 Pergunta-se, algum membro gostaria de apresentar alguma emenda nesse  
2606 momento para o caput do art. 3º? Emenda, não é esclarecimento ainda, porque se  
2607 tiver uma emenda nova a gente olha a emenda antes de abrir para os  
2608 esclarecimentos. Alguém quer apresentar emenda? Não. Tem emendas? Bem,  
2609 então não tendo novas emendas, alguém gostaria de endereçar algum  
2610 esclarecimento a um dos proponentes? Gilberto.

2611

2612

2613 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
2614 Ibama. São duas questões, quando CNI tirou a proposta dela tinha um Parágrafo  
2615 Único, pelo menos ao final da proposta que era aquela questão do desconto do  
2616 álcool não queimado, conforme a IN Ibama 54. Então, esse parágrafo tem que  
2617 estar junto da proposta. Da forma como Anamma colocou, que estão todos juntos  
2618 lá, esse parágrafo estava junto da proposta da CNI.

2619

2620

2621 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos  
2622 paripasso, então. Vamos colocar ele lá e aí eu já consulto a CNI se ele também  
2623 pode ser tachado. Pode? Ok.

2624

2625

2626 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – E outra  
2627 questão, na proposta da Anamma, se puder dar só mais um esclarecimento para a  
2628 gente, Fábio e Gabriel. Coloca ali na tela, aquela determinação dos valores  
2629 característicos. Olha, utilizando os carros valores de reatividade relativos às  
2630 características da composição. Aonde estão expressos esses valores, ou como  
2631 eles são obtidos. Se a gente já teria desde já esses valores para poder referenciar.

2632

2633

2634 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Chamar o Gabriel  
2635 então para ele responder, que ele conhece melhor esse código.

2636

2637

2638 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality/MMA)** – Gabriel, falando  
2639 pela Anamma. Esses procedimentos todos estão lá no documento, no segundo  
2640 documento da Califórnia tem lá todos os MIR de componentes e como faz a  
2641 contas. As fórmulas para chegar no MIR Médio e no RAF que é a relação do MIR  
2642 Médio com a gasolina, também está no documento. Poderíamos citar até o  
2643 capítulo que fala lá, 1900/61, alguma coisa assim. Mas acho que não é  
2644 necessário, o importante daquele documento é pegar a informação ou a, digamos,  
2645 o procedimento de cálculo para chegar nessas reatividades que estão lá. Não  
2646 estamos mencionando números porque os números da Califórnia não são os  
2647 números que servem para gente, por isso a gente falou, usa o para o  
2648 procedimento que está lá usando as reatividades dos compostos presentes na  
2649 emissão do veículo, poderia até completar do veículo a álcool, e o da gasolina não  
2650 é do veículo com a gasolina, é o da gasolina brasileira de referência, para

2651 considerar essa diferença. Serrão calculados. Daria para dizer que dá para  
2652 aproveitar o trabalho da AEA, mas como vocês não querem citar, a gente deixa  
2653 assim e é fácil de com esses dois documentos chegar, refazer o trabalho da AEA  
2654 com os veículos atuais. Não sei se isso responde.

2655

2656

2657 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Queria, se  
2658 possível continuar fazendo o uso da palavra. A nossa preocupação inclusive que a  
2659 gente tem uma proposta de parágrafo, era justamente isso, a gente trouxe,  
2660 cedemos a palavra tanto ao representante da AEA, o Professor Nigro, quanto ao  
2661 representante da Petrobrás, sobre a preocupação de ter todas essas questões  
2662 que envolvem especificamente o ,etanol o uso do etanol no Brasil, em  
2663 comparação com a metodologia MMOG, que a gente tem aqui a certeza de como  
2664 por ser um metodologia já referendada e utilizada nos Estados Unidos como  
2665 referência para o controle de emissão, tanto na fase L7, quanto vai passar a ser  
2666 na fase L8, a gente tem que então trazer essa adaptação para a realidade  
2667 nacional, da forma como o professor colocou. Porque é tomando o devido cuidado  
2668 para não ter esses valores sendo diferenciados ou prejudicando erroneamente o  
2669 cálculo. Eu fico tranquilo que a apreciação pela CNI também é adequada, e a  
2670 gente precisava ter, foi citado várias vezes, a gente fez em 2014 um estudo e  
2671 encaminhou para o Ibama. Eu fiz essa explicação aqui que o estudo ele foi um foi  
2672 resultado de um pedido nosso mesmo, o Ibama pediu, a AEA trabalhou. O que  
2673 isso não virou? Acabou não virando uma Norma Técnica porque em alguns  
2674 momentos você poderia ter alguma discussão técnica um pouco mais aprofundada  
2675 sobre a representatividade das amostras, a amplitude das tecnologias de veículos  
2676 sendo utilizadas, e por isso o Ibama não transformou aquilo numa Norma Técnica.  
2677 Em outro ponto a gente tem as Instruções Normativas do Ibama elas auxiliam a  
2678 implementação do Conama, então elas têm um caráter procedimental, não têm um  
2679 caráter de uma instrução com metodologia científica, a gente se resguarda na  
2680 segurança de ter a referência de uma norma técnica ou até do normativo  
2681 estrangeiro. A gente tem aqui várias situações ao Código Federal *Regulation* dos  
2682 Estados Unidos, nos pesados a mesma coisa, tinha o regulamento europeu,  
2683 justamente você tendo já a metodologia consolidada e consagrada é muito mais  
2684 fácil depois procedimentalizá-la. Então, nesse caso, a proposta do Ibama era  
2685 justamente para você ter essa norma, ter alguma coisa para se referenciar, para  
2686 tranquilizar tanto esse entendimento que. Olha, a Resolução que a gente tem na  
2687 nossa frente aqui está prejudicando o flex. Então, era melhor ter já alguma coisa  
2688 sendo citada ou alguma medida a ser tomada, que no caso seria a publicação de  
2689 uma norma. Como aqui Anamma se dispôs a debater e trazer uma referência  
2690 externa que até o pessoal da Cetesb aqui já me deu um sinal com a cabeça aqui  
2691 que isso atende a objetivos técnico e científico que a norma precisa ter para ser  
2692 aplicada, a gente retira a nossa proposta e enquadra ali também como proposta  
2693 Ibama.

2694

2695

2696 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
2697 Gilberto. Podemos então fazer ali referência proposta Anamma, CNI-  
2698 Anfavea/MMA/Ibama também. Você está como Ibama aqui, não é? Barra Ibama.  
2699 Mourão.

2700

2701

2702 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (Sesbra)** –  
2703 Passar para a professora Carmem

2704

2705

2706 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Queira só,  
2707 Gilberto, ajuda já fazer a referência do que tem ainda de proposta de vocês para a  
2708 gente já limpar o texto.

2709

2710

2711 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Eu já fiz a  
2712 defesa, o motivo e já retiro. Pode taxar.

2713

2714

2715 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Tachado,  
2716 retirado pelo proponente. Obrigado Gilberto. Passo a palavra para o Conselheiro  
2717 Mourão.

2718

2719

2720 **A SR<sup>a</sup>. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Carmen, Sesbra/ICCT. Eu  
2721 queria que voltasse um pouquinho, eu fiquei com uma dúvida. A minha pergunta é  
2722 se nesse artigo ele já contemplaria esses parágrafos, se são necessários esse  
2723 detalhamento debaixo, se nessas regras, como já tem o cálculo lá dentro se é  
2724 necessário ficar detalhando. E, enfim, fica a dúvida, que sei que vai ficar para todo  
2725 mundo de onde vem esse 14, se deixamos para outro momento resolver, mas a  
2726 minha pergunta específica é se esse § 1º e § 2º, se ele está acrescentando  
2727 alguma coisa adicional ao que está escrito em cima.

2728

2729

2730 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio. Posso  
2731 responder, André? Fábio, da Anamma. De fato esses parágrafos acrescentam,  
2732 eles explicam, eles destacam em alguns casos o foco do que a gente quer nos  
2733 documentos da Califórnia, e eles acrescentaram informações a mais à medida em  
2734 que diz que deve ser ponderado pela reatividade dos compostos presentes na  
2735 emissão do veículo e da gasolina brasileira de referência. E depois mais para  
2736 frente fala do etanol brasileiro, porque essas referências não têm lá na Califórnia e  
2737 a gasolina na Califórnia é muito diferente da nossa porque eles trabalham com  
2738 gasolina reformulada. Sim, do etanol está no caput, mas embaixo a gente está  
2739 colocando que precisa fazer a ponderação, existem 3 categorias na Califórnia de  
2740 veículos leve 1, leve 2 e leve 3, na última, que nós não chegamos lá ainda, eles  
2741 inclusive dispensam algumas coisas. Então, por isso que a gente dá o foco aqui

2742 que é preciso sim multiplicar pelos fatores de reatividade para não se utilizar de  
2743 forma errada o documento americano.

2744

2745

2746 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
2747 Fábio. Rui, gostaria de fazer uma manifestação pela Cetesb sobre tudo que foi  
2748 discutido?

2749

2750

2751 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Sim, a gente entende que essa proposta  
2752 ela atende a preocupação nossa de ter uma referência mundialmente aceita e  
2753 reconhecida, então, nós entendemos que podemos aceitar essa proposta.

2754

2755

2756 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Luiz Antônio,  
2757 pergunto ao representante do Estado se está de acordo, porque a gente já pode  
2758 colocar Abema, que todos os estados aqui estão concordando com a proposta,  
2759 podemos colocar Abema e MMA. Marcelo, eu queria finalizar com a inscrição do  
2760 Marcelo, porque todos os setores já se manifestaram e a gente precisa vencer  
2761 ainda outros artigos. Então, vou pedir ao Marcelo e com isso a gente passa para  
2762 votação. Pode ser? Marcelo.

2763

2764

2765 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Obrigado, Marcelo da Cetesb.  
2766 Nessa ponderação que a Dra. Carmen fez há pouco, eu vejo aí, por exemplo, do  
2767 Parágrafo Único um conceito que parece aí meio sem... Que é esse conceito de  
2768 potencial de formação de ozônio, que não é um limite, não é um conceito  
2769 conhecido do PROCONVE. Então, eu tenho essa preocupação, não sou nem a  
2770 favor e nem contra, mas achei um pouco estranho aparecer esse conceito novo aí.

2771

2772

2773 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Certo. Está  
2774 registrado, Marcelo. Bem, todos esclarecidos, vou colocar em votação. Posiciona  
2775 os dois caputs, Ruan, por favor, o do art. 4º novo, caput. Fábio, sobe o texto, volta.  
2776 Isso. Tem o antigo da proposta original e o da nova redação que foi encampada  
2777 pela Anamma, CNI-Anfavea, Ibama, MMA e Abema.

2778

2779

2780 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto. A  
2781 votação será só por caput?

2782

2783

2784 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vou  
2785 começar pelo caput depois a gente volta os parágrafos porque, pode ter alguns  
2786 pontos a ajustar nos parágrafos. Vamos por partes. Vamos lá. Então, as duas  
2787 propostas em tela, aqueles que são favoráveis à proposta original, peço que se

2788 manifestem. Aqueles que são contrários. 10 votos. Aqueles que são favoráveis à  
2789 proposta, à 2ª proposta, peço que se manifestem. 10 votos. Nenhum voto  
2790 contrário. Aprovado o texto, 2º texto. Agora vamos ao exame dos parágrafos, já  
2791 fizemos a leitura previamente, vou votar cada parágrafos individualmente. Aqueles  
2792 que são favoráveis ao § 1º que se manifestem.

2793

2794

2795 **A SRª. MARÍLIA MARRECO CERQUEIRA (MMA)** – Oi. Tem um questão de  
2796 redação Marília Cerqueira, Ministério do Meio Ambiente. Na redação que inicia:  
2797 para considerar o potencial de formação de ozônio dos veículos que operam com  
2798 etanol, e aí vem o, depois no final, para considerar o potencial de formação de  
2799 ozônio, quer dizer, a redação está muito confusa.

2800

2801

2802 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos  
2803 olhar, vamos reler, então, para considerar o potencial de formação de ozônio dos  
2804 veículos que operam com etanol os valores de NMOG devem ser multiplicados  
2805 pelo coeficiente de ajustes de reatividades fotoquímicas dado pelo quociente entre  
2806 a média ponderada das reatividades dos compostos presentes na emissão do  
2807 veículo e a da gasolina brasileira de referência, para considerar o potencial de  
2808 formação de ozônio. Pergunto se essa expressão final, para considerar o potencial  
2809 de formação de ozônio, pode ser suprimido, para ficar mais claro o texto. Todos de  
2810 acordo? Então, tira ali, Ruan. Isso. Ok? Todos esclarecidos, vou colocar em  
2811 votação. Aqueles que são favoráveis à redação do § 1º, peço que se manifestem.  
2812 3, 6, 8. Sociedade civil? 8 votos favoráveis. Contrários? 1. Abstencões? 1. § 2º,  
2813 aqueles que são favoráveis peço que se manifestem. 3, 6, 8. Contrários? 1.  
2814 Abstencões? 1. § 3º, aqueles que são favoráveis se manifestem. 8 votos.  
2815 Contrários? 2. Aprovado. § 4º, aqueles que são favoráveis que se manifestem. 8  
2816 votos. Contrários? 1. Abstencões? 1. § 5º, aqueles que são favoráveis que se  
2817 manifestem. 8 votos. Contrários? 2 votos. Aprovado. Bem, aí vamos ver agora o  
2818 que sobrou. Tem um Parágrafo Único que tem uma, ele veio de uma redação do  
2819 MMA. Gilberto, aquele Parágrafo Único ali vocês já sinalizaram pela supressão?  
2820 Não ficou claro, porque esse texto em azul ele estava no texto original, tem uma  
2821 proposta de supressão apresentada pela CNI, eu pergunto se vocês ainda  
2822 mantêm essa redação. E aí é a oportunidade de você prestar o esclarecimento se  
2823 for necessário manter. Ela não está absorvida nos parágrafos que foram  
2824 aprovados? Se ela já tiver absorvida no que foi aprovado pode gerar um problema  
2825 interpretativo, se tiver levemente diferente... Borsari.

2826

2827

2828 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, da Cetesb. Como é uma  
2829 questão muito específica, só quando é abastecido com gasolina e com 10% de  
2830 etanol, ela deve permanecer, porque é uma opção, caso contrário, a seguir todo o  
2831 procedimento anterior, teria que obrigar o fabricante a medir inclusive etanol de  
2832 um veículo rodando a gasolina.

2833

2834 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Certo. É um  
2835 caso mais específico que não foi tratado nos outros parágrafos. É isso? Todos  
2836 estão esclarecidos? Fábio.

2837

2838

2839 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, da Anamma.  
2840 Foi levantada uma questão aqui, eu sei que nós já votamos, mas é uma questão  
2841 de precisão, quando a gente fala que o valor do NMOG multiplicado pelo fator de  
2842 reatividade e tal, serão comparados com os limites, não está considerado ainda,  
2843 não estávamos pensando nisso no momento que escrevemos, a deterioração,  
2844 todos os poluentes têm que ser multiplicados pelo fator de deterioração. Então,  
2845 talvez se todos concordarem acrescentar ali sem prejuízo do fator de deterioração.

2846

2847

2848 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Qual? A  
2849 proposta é aonde, Fábio?

2850

2851

2852 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Na parte que nós já  
2853 votamos.

2854

2855

2856 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Para ser  
2857 justo com o nosso encaminhamento eu consulto a Câmara se a gente pode, como  
2858 única exceção, a gente não pode tornar isso regra, se a Câmara concordar a  
2859 gente faz esse ajuste. Todos de acordo? Ok. Então, bem rapidamente, qual é a  
2860 inserção?

2861

2862

2863 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – No § 2º, o produto  
2864 do NMOG pelo coeficiente de ajuste das reatividades deverá ser inferior aos  
2865 limites, deve ser inferior aos limites de NMOG estabelecidos nessa Resolução,  
2866 sem prejuízo da aplicação do fator de deterioração.

2867

2868

2869 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Aí olha o  
2870 que começa a acontecer. Aí volta toda a discussão. Viu porque não é saudável  
2871 abrir? Aí voltam as inscrições para retratar o assunto que já foi decidido. Gilberto,  
2872 bem brevemente e vamos pactuar que essa é a última vez que a gente retorna,  
2873 até em respeito ao Saltini que pediu para voltar uma vez e a gente não voltou.  
2874 Então, vencemos essa etapa, decisão tomada é decisão assumida a partir de  
2875 agora.

2876

2877

2878 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Não é reabrir  
2879 a discussão, é uma questão de aperfeiçoamento, eu não queria voltar no § 2, mas

2880 um aperfeiçoamento talvez no § 3 talvez seja pertinente. Gostaria de passar a  
2881 palavra.

2882

2883

2884 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Nós fizemos  
2885 e o pacto tem que ser honrado senão ele não faz sentido existir. Vamos avançar,  
2886 não é instância final, melhorarias vão ocorrer até a Plenária, vamos avançar,  
2887 porque senão a gente não avança em nada, a gente vai chegar no final da reunião  
2888 em 3 dias e não vai ter conseguido votar a proposta. Por que isso? Porque foi  
2889 dado o tempo, foram 2 semanas para as pessoas apresentarem as suas  
2890 emendas, consultarem os suas bases. A princípio a gente tem que seguir, foi  
2891 colocada aqui uma questão, a Câmara entendeu, mas que se a gente torna a  
2892 exceção à regra, a gente não consegue cumprir os nossos objetivos. Então, que  
2893 isso sirva de estímulo para que a gente consiga ser mais pragmático nas nossas  
2894 colocações. Vamos avançar. Por favor, sobre o Parágrafo Único o Borsari fez uma  
2895 intervenção, eu gostaria de perguntar se alguém tem algum esclarecimento  
2896 adicional sobre isso, foi tratado como um caso específico, a CNI apresentou uma  
2897 proposta de supressão, pergunto à CNI se com o esclarecimento feito pelo Borsari  
2898 vocês abrem mão da proposta. A proposta dele, Saltini, foi no sentido de dizer que  
2899 isso é um caso específico que não está contemplado nos parágrafos anteriores,  
2900 por isso que mereceria uma redação específica. CNI retira?

2901

2902

2903 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Wanderley, CNI,  
2904 retira a proposta de exclusão.

2905

2906

2907 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
2908 Então, vamos transformar Parágrafo Único em § 6º. Todos esclarecidos? Vou  
2909 colocar em votação; Aqueles que são favoráveis à redação do § 6º, em tela, já  
2910 coloca ali o § 6º, por favor, que se manifestem. 10 votos. Aprovado. Próximo.  
2911 Vamos lá, gente, tem que agilizar. Ok. Vamos? Art. 4º, existe a redação original e  
2912 existe também uma proposta de exclusão da CNI/Anfavea. O texto original diz:  
2913 este... Não é prazo. Vamos lá. A partir da entrada em vigor da fase PROCONVE  
2914 L7 fica vedado o desconto da parcela de etanol não queimado da emissão de  
2915 MMOG ou NMHC, de escapamento prevista na Instrução Normativa Ibama  
2916 54/2004, quando o veículo estiver abastecido com etanol combustível. Vou pedir à  
2917 CNI que defenda a exclusão, só para esclarecer os demais membros.

2918

2919

2920 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Wanderley, CNI.  
2921 Solicito à Anfavea

2922

2923

2924 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Esse aí perdeu o efeito.

2925



2926 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Perdeu  
2927 efeito, não é? Então, a CNI retira. Perdeu o efeito, ter o comando, ou pedido de  
2928 exclusão de vocês? Então, vocês retiram o pedido de exclusão. É isso? Então,  
2929 essa proposta foi retirada, temos em tela só o texto original. Há alguma outra  
2930 proposta de emenda a ser apresentada para o art. 4º? Todos estão... Há proposta  
2931 de emenda? Esclarecimento?

2932

2933

2934 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** –  
2935 Esclarecimento. Que isso foi comentado pelo MMA. Gilberto, do Ibama. Que  
2936 obviamente a Resolução é um comando maior, a Instrução Normativa do Ibama,  
2937 54, ela não vai determinar nada contrário à Resolução. Então, você não precisa  
2938 citar que a IN não vai ser mais seguida. Então, eu acho que a emenda seria  
2939 justamente fica vedado o desconto da parcela quando o veículo estiver abastecido  
2940 com etanol. A referência à IN do Ibama não é necessária, é uma questão de  
2941 técnica redacional.

2942

2943

2944 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Todos de  
2945 acordo com essa redação? Peço então que coloque ali o texto alternativo. Repete  
2946 ali, Gilberto. É só tirar a expressão prevista na Instrução Normativa? O aposto.  
2947 Tira do previsto até o 2004. É isso? Ok? Bem, todos esclarecidos, não havendo  
2948 outra proposta, vou colocar em votação a nova proposta. Aqueles que concordam  
2949 com a proposta apresentada agora pelo Ibama, que se manifestem. 3, 6, 7, 8,  
2950 quem falta? 6, 9, 10. Aprovada. Por exclusão fica vencida a proposta anterior. O 5º  
2951 tem prazo, nós pactuamos que ele tem que ficará para o final. Então, pulamos o  
2952 5º. 6º. Viu como avançamos bem nos últimos 3 segundos? Art. 6º: a comprovação  
2953 de emissão de veículo híbridos, recarregáveis por fonte externa de energia ou  
2954 não, será feita meio de homologação, conforme procedimento estabelecido pela  
2955 norma ABNT-NBR 16.567/2016, ou norma sucedânea referenciada pelo Ibama.  
2956 Algum membro gostaria de apresentar alguma proposta de emenda? Algum  
2957 membro gostaria de algum esclarecimento? Vou colocar em votação. Aqueles que  
2958 são favoráveis que se manifestem. 5, 10. 10 votos, aprovado. Art. 7º. O texto  
2959 original: a comprovação de atendimento ao nível de emissão 0 será feita por meio  
2960 da declaração do fabricante ou importador que inclui a informação de que as  
2961 emissões de poluentes, por escapamento e evaporação são nulas. Existe também  
2962 uma proposta da CNI/Anfavea, a comprovação de atendimento ao nível de  
2963 emissão 0 será feita por meio de procedimento a ser estabelecido por Instrução  
2964 Normativa do Ibama, ou por norma técnica por ele referenciada. Então, na  
2965 redação original já tem um comando claro e na proposta da CNI ele remete isso a  
2966 uma norma a ser feita. É isso? então, está em discussão. Antes da discussão,  
2967 alguém tem alguma proposta? Não? Então, em discussão, Mourão e depois  
2968 Wanderley.

2969

2970

2971 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (Sesbra) –**  
2972 Mourão, CNI. Só queria entender por que a CNI/Anfavea quer que seja por  
2973 Instrução Normativa do Ibama?

2974

2975

2976 *(Risos!)*

2977

2978

2979 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** *Isso a gente quer*  
2980 *explicar.*

2981

2982

2983 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea) –** Marco Saltini, CNI/Anfavea.  
2984 Na realidade hoje quando a gente coloca no mercado um veículo elétrico, por  
2985 exemplo, a gente recebe do Ibama um ofício dizendo que ele está dispensado. Se  
2986 a gente for recorrer à legislação nenhum veículo pode ser vendido sem LCVM.  
2987 Então, a rigor eu estaria descumprindo, apesar e que irão. Então, a nossa, como  
2988 isso é um produto novo que está entrando no mercado a gente entende que  
2989 deveria ser criado um procedimento específico para que a gente possa ter um  
2990 documento que seja usado em qualquer caso. Só por isso.

2991

2992

2993 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Gilberto.

2994

2995

2996 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Obrigado,  
2997 Gilberto, Ibama. Na verdade na LCVM obviamente o processo de homologação é  
2998 para veículo com combustão, veículo que não emite, não faz nem sequer parte do  
2999 PROCONVE, não faz parte da emissão da LCVM. Existe aí uma necessidade de  
3000 ter um aprimoramento do controle administrativo, até por causa da fase B8, de  
3001 qual vai ser o documento, do que a gente está falando, da autorização para poder  
3002 comercializar, não em fins de emissão. O que a gente trouxe isso, tanto do  
3003 programa de etiquetagem quanto do de eficiência energética basta uma  
3004 declaração. A declaração aqui, senhores, é só para a questão de emissão de  
3005 gases e poluentes, não é questão de ruído, que eu acho que não está  
3006 regulamentado ainda, mas é só uma declaração do fabricante. A gente leva em  
3007 consideração e atesta por meio do ofício que pode ser usado inclusive para  
3008 procedimentos da eficiência energética, para fins de obter lá a questão do  
3009 incentivo do Rota 2030. Então assim, o art. 7º ele atende às questões  
3010 administrativas. Agora, o procedimento a mais aí fica um pouco obscuro, o que a  
3011 gente vai ter que normatizar além disso, o que vai ter que ser estabelecido além  
3012 disso do que é feito hoje.

3013

3014

3015 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então vocês  
3016 estão acompanhando a redação original. Então, feita a defesa eu tenho ainda o  
3017 Marcelo Bales.

3018

3019

3020 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Marcelo Bales, Cetesb. Duas  
3021 questões que inclusive estão sendo misturadas. O problema atual que a indústria  
3022 alega que precisa de uma licença para veículos de emissão 0, essa é uma  
3023 questão que não é dessa discussão atual, dessa Resolução, é uma discussão  
3024 administrativa a ser feita com o Ibama. A segunda questão é no texto proposto  
3025 pela indústria pede um procedimento, mas é exatamente o que está descrito no  
3026 original. Qual o procedimento? Declaração. Essa declaração ela a partir da  
3027 emissão corporativa ela entra necessariamente no sistema do Ibama, porque é um  
3028 veículo que vai ser enquadrado no nível 0, nível 0 lá da tabela número 2. Portanto,  
3029 eu acho que a preocupação de indústria de não ter o veículo de emissão 0 dentro  
3030 do sistema do Ibama cai pela lógica da emissão corporativa. Por outro lado a  
3031 necessidade do documento não é, do documento do Ibama, seja a licença ou não,  
3032 é uma outra discussão, não cabe aqui na Resolução de novos limites. Portanto, a  
3033 sugestão é que a CNI porque tudo estará contemplado no texto original.

3034

3035

3036 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
3037 Marcelo. Saltini.

3038

3039

3040 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco Saltini, CNI/Anfavea.  
3041 Eu discordo que essa discussão não deva ser feita aqui, nós estamos falando do  
3042 PROCONVE, só para lembrar que há uma Lei Federal, 8723 que estabelece no  
3043 art. 5º que somente podem ser comercializados os modelos de veículos  
3044 automotores, u veículo elétrico é um veículo automotor, que possuam LCVM.  
3045 Portanto, uma carta ou um ofício do Ibama para mim não entendo que não é  
3046 suficiente. E, além disso, LCVM ainda traz outras informações, a carta  
3047 simplesmente diz: ok, recebi a sua declaração. Como foi colocado aqui, para usar  
3048 o Rota 2030 eu não consigo usar, é só um ofício, uma declaração minha, mas que  
3049 o documento oficial do Governo eu não consigo apresentar.eu entendo que é um  
3050 procedimento, que estabeleça um procedimento de uma LCVM específica para  
3051 veículo elétrico. E entendo mais, que a lei já estabelece que deveria estar sendo  
3052 feito assim.

3053

3054

3055 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Gilberto.

3056

3057

3058 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Acho que...  
3059 Gilberto, Ibama. Acho que essa discussão ela é importante, mas de fato, assim, a  
3060 LCVM ela é só para veículos que emitam poluentes. A gente nunca cobrou na

3061 LCVM com veículo com emissão 0, LCVM é um documento, uma licença emitida  
3062 pelo Ibama com preço, com valor. Então, obviamente o setor está vindo pedir aqui  
3063 para ser cobrado para emissão de LCVM, é estranho, a gente tem, uma  
3064 declaração seria suficiente. Sinceramente, qualquer outra normatização que vier  
3065 ser necessária ela vai levar em consideração justamente os marcos que estão  
3066 postos, inclusive pela lei. A questão do uso do número de vendas e  
3067 desenvolvimento de veículos com emissão 0, para fins de controle da fase L8, ela  
3068 vai ser feita de um jeito que seja uma questão informatizada. Agora, vir aqui pedir,  
3069 cobrar uma licença LCVM para carro elétrico, essa discussão não vai ter fim,  
3070 porque vai ter um risco jurídico tremendo no que a gente está propondo aqui. A  
3071 questão da declaração é documento, a gente recebe e dá boa-fé, a declaração do  
3072 fabricante para veículo com emissão 0 ela tem valor jurídico, representa uma  
3073 configuração de motor válida para o PROCONVE, para fins do controle que a  
3074 gente está propondo. Eu estou burocratizando algo que deveria ser simples. A  
3075 gente mantém a defesa da manutenção da redação no art. 7º e qualquer outra  
3076 necessidade de normatização faz-se em outro documento, mas não por causa de  
3077 um procedimento colocado aqui via art. 7º, que não faz sentido nesse momento  
3078

3079

3080 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Muito  
3081 obrigado, Gilberto. Bem, parece que as posições estão bem colocadas,  
3082 defendidas, vou colocar em votação. Aqueles que são favoráveis à redação  
3083 original, texto em preto, peço que se manifestem. 3, 6, 7. 8 votos. Aqueles que são  
3084 contrários. 2 votos. Fica aprovado e com isso a proposta da CNI fica superada.  
3085 Art. 8º. Só há uma proposta para o art. 8º, os veículo da fase PROCONVE L8  
3086 devem atender individualmente os limites estabelecidos na fase PROCONVE L7 e  
3087 não podem regredir em seus níveis de emissão. Pergunto aos membros da  
3088 Câmara se há alguma proposta de emenda. Não havendo pergunto se há alguma  
3089 necessidade de esclarecimento. Não havendo, coloco em votação... Tem? Por  
3090 favor

3091

3092

3093 **A SRª. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – É só uma questão...

3094

3095

3096 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Se identifica,  
3097 por favor.

3098

3099

3100 **A SRª. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Desculpa. Carmen,  
3101 Sesbra-IICT. Só uma dúvida dos veículos não podem regredir. Como se controla a  
3102 versão? O que é o veículo. Se eu mudei de versão ele é um veículo anterior ou eu  
3103 mudo o nome? Eu fiquei um pouco na dúvida operacional disso. Eu queria um  
3104 esclarecimento.

3105

3106

3107 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Quem pode  
3108 responder? Marcelo? Por favor.

3109

3110

3111 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Olha, eu entendi a dúvida da  
3112 Carmen, salvo engano o objetivo desse artigo é só dizer o seguinte, veículos da  
3113 fase L8 têm que atender a L7 também. Eu até diria que essa última frase deveria  
3114 ela ser o começo. Poderia ser assim: veículos não podem regredir. Ponto. Os  
3115 veículos da fase L8 têm que atender também a L7. Não pode ser pior isso. Então,  
3116 acho que a dúvida da Carmen é um problema da redação posta, talvez melhoria  
3117 da redação eliminando essa frase. Eliminando o e não podem, eu acho que já  
3118 resolveria toda a questão.

3119

3120

3121 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Bem,  
3122 mantenha o seu microfone ligado e apresente uma proposta, temos que  
3123 encaminhar.

3124

3125

3126 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – André, eu não sou Conselheiro,  
3127 não posso colocar proposta.

3128

3129

3130 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – A palavra foi  
3131 estendida à você, peço que você apresente uma proposta, receberemos de grado.

3132

3133

3134 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Então considerando essa  
3135 exceção a minha sugestão é eliminar a partir de e não podem regredir.

3136

3137

3138 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** –  
3139 Manifestações? Gilberto.

3140

3141

3142 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
3143 Ibama. Para mim a redação original está muito clara, porque o controle da fase L8  
3144 ele vai ser um controle corporativo, as emissões individuais elas não contam para  
3145 fins de homologação, porque você vai ter a comprovação do cumprimento de  
3146 todos os modelos. Então assim, individualmente é claro que o L7 sendo  
3147 estabelecido antes da L8 ele passa a ser o último patamar antes do controle  
3148 corporativo e a redação diz que eu não posso regredir em termos individuais. Só  
3149 que o controle vai ser do conjunto. Então assim, está claro do jeito que está  
3150 escrito, não sei qual o outro uso, qual outra interpretação poderia ter senão esse  
3151 que não pode regredir individualmente, e o uso da redação é, se eu quiser fazer  
3152 uma auditoria e tudo mais, está aí, está previsto. E, inclusive essa redação ela

3153 implica, inclusive, no controle de emissão, ou na auditoria e fiscalização, se quiser  
3154 colocar como cursos imputáveis às montadoras, fabricantes, e importadores.  
3155 Então, do jeito que está. Eu não, viu Marcelo? Eu não manteria essa redação não  
3156 da Cetesb sobre o risco da gente ter que rediscutir alguns outros procedimentos  
3157 para frente.

3158

3159

3160 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
3161 Gilberto. Temos então aqui uma defesa feita pela redação original. Em relação a  
3162 quem levantou a dúvida se sente recepcionado, esclarecido? A gente tem uma  
3163 proposta e uma tentativa para a gente ainda trabalhar. Se quem levantou a dúvida  
3164 está esclarecido a gente... Peço Marcelo, a gente retorna ao outro ponte e  
3165 votamos a proposta original. Identifique-se.

3166

3167

3168 **A SR<sup>a</sup>. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Carmen, Sesbra-ICCT.  
3169 Talvez essa questão de não regredir, por mais que não esteja tão clara, fica talvez  
3170 um pouco mais completo, porque atendimento só do L7, se o veículo já está bem  
3171 melhor, bem abaixo do limite, ele pode regredir para chegar no limite. Então,  
3172 talvez seja melhor a original.

3173

3174

3175 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Bem, todos  
3176 esclarecidos? Vou colocar em votação. Aqueles que concordam com a redação do  
3177 art. 8º na redação original em preto, peço que se manifestem. 10 votos. A  
3178 proposta fica superada e vamos para o Art. 9º. Acho que pode até tirar porque não  
3179 chegou essa proposta da Câmara. Era um ensaio. Art. 9º. Redação original: a  
3180 partir da entrada em vigor da fase L7, vamos lá, vamos concentrar, Gilberto  
3181 Werneck. A partir da entrada em vigor da fase PROCONVE L7 deverá ser  
3182 declarada a emissão de amônia por veículos equipados com sistema de Redução  
3183 Por Catálise Seletiva – SCR, verificada de acordo com o estabelecido no  
3184 Parágrafo Único do art. 14º dessa Resolução. A CNI apresentou uma proposta  
3185 alternativa com a seguinte redação: a emissão de amônia de veículos equipados  
3186 com Sistema de Redução Por Catálise Seletiva – SCR, deverá ser declarada  
3187 pelos respectivos fabricantes 24 meses após procedimento a ser estabelecido por  
3188 Instrução Normativa do Ibama, ou por Norma Técnica por ele referenciada. Então,  
3189 as diferenças estão relacionadas a um prazo, a CNI remete um prazo após a  
3190 normativa do Ibama, enquanto a redação original, pelo menos da forma como está  
3191 disposta ali não tem esse comando. Então, vou pedir para um defender a proposta  
3192 original, um defender o novo. Eu acho que é suficiente para esclarecer os  
3193 membros. Gilberto. Quem defende o original? Como envolve o Ibama é sempre  
3194 bom ouvir o representante do Ibama também. Quer ouvir primeiro a nova? Ok.  
3195 Então peço a CNI que faça a defesa da proposta para o art.; 9º.

3196

3197

3198 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) –** Wanderley, CNI.  
3199 Passo a palavra à Anfavea.

3200

3201

3202 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** César Pontes, Anfavea/CNI. Na  
3203 verdade, o que está causando a modificação no caput é o que vem logo numa  
3204 sequência, no Parágrafo Único onde é feita a menção a um procedimento de  
3205 ensaio e esse procedimento de ensaio não é um procedimento aplicado no Brasil,  
3206 é o teste europeu que vai começar a ser usado na União Europeia a partir do ano  
3207 que vem. Então, a nossa proposta é justamente é para estabelecer um  
3208 procedimento brasileiro antes de definir o limite.

3209

3210

3211 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Ok. Pela  
3212 redação original, Rui.

3213

3214

3215 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Rui, Cetesb. Na reunião passada eu havia  
3216 justamente questionado porque a Anfavea se sentia incapaz de atender esse  
3217 procedimento europeu, e eles haviam alegado que é por causa que tratava-se de  
3218 um procedimento baseado no ciclo europeu, e que isso divergia do ciclo brasileiro.  
3219 Se você pegar atualmente o ciclo WLTP, o ciclo europeu, e colocar ao lado do  
3220 ciclo FTPC 75, a gente vai observar que ele tem amis semelhanças do que  
3221 diferenças. Em alguns pontos ele chega a ser até mais severo do que o ciclo  
3222 brasileiro que vai só até 90 km/h, enquanto que o europeu está indo até 120, 140.  
3223 Então, o seu veículo ele é capaz de atender o ciclo europeu, não há nada que  
3224 justifique que ele não atenda o ciclo brasileiro, não tem essa justificativa, a menos  
3225 que o veículo esteja projetado para somente atender aquele ciclo. O que não é  
3226 interessante, isso é chamado (...) 20, e a gente não quer isso, a gente quer que o  
3227 veículo atenda tanto em um ciclo quanto em condições reais de pistas. Então, a  
3228 gente entende que a indústria tem capacidade sim de atender a essa metodologia  
3229 Europeia.

3230

3231

3232 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado,  
3233 Rui. Algum membro gostaria de endereçar mais algum pedido de esclarecimento?  
3234 Não? Vou colocar em votação. Os membros que são favoráveis à redação  
3235 original, texto em preto, peço que se manifestem. 8 votos. Os que são contrários.  
3236 2 votos. Fica aprovada a redação original e vencida a proposta alternativa da CNI.  
3237 Art. 10: a partir da entrada em vigor da fase PROCONVE L8 fica estabelecido o  
3238 limite de emissão de amônia em 10 PPM, como valor médio no ciclo de condução.  
3239 Há uma proposta da CNI, alternativa, que diz o seguinte: o, Ibama poderá propor  
3240 ao Conama o estabelecimento do limite de amônia com base nos valores  
3241 declarados pelos fabricantes, conforme o art. 9º. Peço para já fazer a explicação?

3242

3243

3244 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Sim. Wanderley,  
3245 CNI. Ela ficou prejudicada pela votação anterior. Então, acho que retira.

3246

3247

3248 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, você  
3249 retira a proposta. Obrigado, Wanderley. Há uma outra proposta de redação  
3250 apresentada pelo Ibama, que diz: a partir da entrada em vigor da fase  
3251 PROCONVE L8 fica estabelecido o limite de emissão de amônia em 10 PPM  
3252 como valor médio do ciclo de condução, conforme artigo. Aí tem que fazer  
3253 referência ao que vai virar art. 14, é só a remissão que foi acrescentada. Quer  
3254 fazer algum comentário, Gilberto?

3255

3256

3257 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
3258 Ibama. Justamente para fazer referência àquele texto em azul ali em cima que foi  
3259 retirado e foi deslocado lá para o art. 14, essa redação ela está ruim ali no final,  
3260 mas é porque na proposta que o Ibama fez para essa mudança de texto, a gente  
3261 propôs que fosse um novo artigo. Então, se for definido como um novo artigo  
3262 melhora a redação ali no final, se ficar como Parágrafo Único do art. 14 mantém  
3263 um parágrafos do art. 14, e a gente acredita que essa redação ali ela é mais certa  
3264 do que a redação original.

3265

3266

3267 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Veja se  
3268 tem mais alguma proposta para baixo, do caput. Aí tem o Parágrafo Único, CNI.  
3269 Bem, temos uma proposta original e uma outra que faz uma remissão que pode  
3270 ser corrigida depois, a gente pode votar o conteúdo e a remissão a gente ajusta ao  
3271 final da deliberação. Temos então propostas muito semelhantes, eu consulto a  
3272 Câmara no sentido de verificar a possibilidade de convergência para a proposta do  
3273 Ibama, porque ele só acrescenta uma remissão, não muda o conteúdo. Todos de  
3274 acordo? Então, vou taxar a anterior e vou colocar em votação a proposta do  
3275 Ibama. Não. Vou colocar em votação. Aqueles que concordam com a proposta na  
3276 forma apresentada pelo Ibama para o art. 10, peço que se manifestem? 3, 6. 7. 7?  
3277 Quem está faltando? Saiu o Vitor Hugo. Então, 7 votos, aprovado. Aqueles que  
3278 são contrários. 2 votos. Aprovada a proposta. Peço ao D-Conama ao final que  
3279 ajuste a remissão. Avançando. Tem um Parágrafo Único proposto pela CNI,  
3280 vamos avaliar se ele ficou prejudicado pela votação anterior. Ele dizia: com base  
3281 nos valores obtidos nos resultados da realização dos ensaios, exigidos no  
3282 Parágrafo Único, ficou prejudicado. Vocês retiram? Então, Parágrafo Único, CNI  
3283 retira. Vamos tirar remissão, Vamos lá. Então, a CNI tirou a proposta de  
3284 supressão, ainda temos que decidir sobre a redação que ficou para o Parágrafo  
3285 Único, que está assim: com base nos valores obtidos nos resultados da realização  
3286 de ensaios exigidos no Parágrafo Único do art. 14 dessa Resolução, o Ibama  
3287 poderá propor ao Conama alteração do limite da emissão de amônia estabelecido  
3288 no caput desse artigo. Então, a remissão está de acordo com o que foi aprovado.  
3289 Há alguma proposta de emenda? Há algum pedido de esclarecimento? Vou



3290 colocar em votação. Aqueles que são favoráveis ao Parágrafo Único da forma  
3291 como está em tela, peço que se manifestem. 7 votos. Aprovado. Aqueles que são  
3292 contrários? Abstenções? 2 abstenções. Passamos para uma outra sessão, a  
3293 sessão dos limites máximos e da medição da emissão evaporativa e de  
3294 abastecimento. Art. 11: fica estabelecido a partir da fase PROCONVE L7, o limite  
3295 máximo de emissão de combustível evaporado em 0,5 (meio) grama por ensaio,  
3296 que será realizado em um período contínuo de 48 horas. Há uma proposta de  
3297 redação alternativa da CNI. Fica estabelecido a partir da fase PROCONVE L7 o  
3298 limite máximo de emissão evaporativa de combustível evaporado em 2 gramas por  
3299 ensaio, que será realizado em período contínuo de 24 horas. Há uma proposta  
3300 alternativa ao texto original também da Cetesb: fica estabelecido a partir da fase  
3301 PROCONVE L7 o limite máximo de emissão de combustível evaporado em meio  
3302 grama por ensaio. E há também uma proposta alternativa da Anamma, desce por  
3303 favor, Ruan. Fica estabelecido a partir da fase PROCONVE L7 o limite máximo de  
3304 emissão de combustível evaporado dos veículos a gasolina ou flex, em meio  
3305 grama por dia de ensaio, que será realizado em um período contínuo de 48 horas.  
3306 Bem, eu estou entendendo que o texto original ficou sem padrinho, porque todos  
3307 os setores apresentaram emendas. Então, pergunto se o texto original pode ser  
3308 tachado. Para a gente fazer um esforço de tentar convergir, porque a gente está  
3309 com 5 propostas em tela. Fábio.

3310

3311

3312 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) – Fábio Branco,**  
3313 Anamma. Só fazer um parte, a única diferença do texto original para o nosso...

3314

3315

3316 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Fala um**  
3317 pouco mais próximo do microfone, por favor.

3318

3319

3320 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) – A única diferença**  
3321 entre o texto original e o que nós propusemos é que nós acrescentamos aqui dos  
3322 veículos a gasolina ou flex. Porque não há medição, não há sentido em veículo  
3323 diesel. Então, acho que os texto são equivalentes, se concordarem esse poderia  
3324 passar a ser a base.

3325

3326

3327 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Ok.**  
3328 Obrigado pelo esclarecimento. Alguém ainda defende a redação original?  
3329 Esclarecimento? Identifique-se.

3330

3331

3332 **A SR<sup>a</sup>. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT) – Carmen.** Eu esqueço.  
3333 Carmen, Sesbra-ICCT. Só uma dúvida, eu sei que nós não temos hoje veículo  
3334 etanol dedicado, mas se tivermos ele estaria nessa fase. Não é? Então, talvez  
3335 sugiro um complemento, não sei.

3336 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – CNI.**  
3337  
3338  
3339 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Wanderley, CNI. A**  
3340 **gente tem uma proposta para modificativa da nossa proposta.**  
3341  
3342  
3343  
3344 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Ok. Pode**  
3345 **apresentar.**  
3346  
3347  
3348 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea) – Marco Saltini, CNI/Anfavea.**  
3349 **Primeiro queria dizer que a proposta, a gente via alterar a proposta aqui, mas ela**  
3350 **está vinculada com a questão do RVR. Então, na realidade ela faz sentido depois**  
3351 **no total. Na nossa opinião, claro.**  
3352  
3353  
3354 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Saltini, só**  
3355 **um minuto, você está sugerindo esse texto ser deliberado após os dispositivos da**  
3356 **RVR ou você está só lembrando que eles estão relacionados?**  
3357  
3358  
3359 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea) – As duas coisas. A proposta**  
3360 **da CNI ela tem, na nossa opinião, sentido, linkado a emissão evaporativa com o**  
3361 **RVR. Nós faremos uma proposta de faseamento de introduções do RVR. Então, aí**  
3362 **se a Câmara entender que deve fazer a votação depois ainda assim eu faria a**  
3363 **sugestão de modificação da proposta. A proposta seria que o limite de**  
3364 **combustível apurado seja de meia grama para os veículos medidos com gasolina,**  
3365 **seria meia grama por ensaio dos veículos medidos com gasolina.**  
3366  
3367  
3368 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Só um**  
3369 **minuto Saltini, deixa a mesa se organizar. Vamos lá. Fala, Saltini.**  
3370  
3371  
3372 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea) – Meia grama, 0,5 como**  
3373 **estava lá em cima, 0,5. É meio, em português é meio. Meio grama, singular. Por**  
3374 **ensaio, para veículos quando abastecidos com gasolina, e 2 gramas, aí é gramas,**  
3375 **para veículos quando abastecidos com etanol, que será realizado em um período**  
3376 **contínuo de 24 horas. Ok. Já está.**  
3377  
3378  
3379 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Ok. Aí você**  
3380 **fez uma referência, Saltini, do vínculo disso com a RVR, você diz qual é a artigo**

3381 que impacta a decisão daqui para a gente avaliar se dá para fazer separado ou se  
3382 tem uma ordem que é melhor.

3383

3384

3385 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – É o próximo artigo que nós  
3386 tínhamos também uma proposta CNI/Anfavea de fazer o estudo e nós vamos  
3387 propor aqui um faseamento da introdução do RVR.

3388

3389

3390 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Você está  
3391 falando o art. 12.

3392

3393

3394 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Juntamente com o *Shade*  
3395 com 48 horas.

3396

3397

3398 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – 12. Está ali o  
3399 12, Saltini. Continua a sua explicação, só para concluir o raciocínio. O 12 está ali,  
3400 você também vai apresentar uma proposta, está propondo que seja uma solução  
3401 combinada dos dispositivos.

3402

3403

3404 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Para melhor entendimento.

3405

3406

3407 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok, eu acho  
3408 que é válido.

3409

3410

3411 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Posso resumir a proposta, se  
3412 precisar redigir eu já tenho o texto aqui.

3413

3414

3415 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Você pode  
3416 falar e depois trazer à mesa.

3417

3418

3419 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – A proposta é que a gente  
3420 faça a introdução do RVR a partir de 24, para 40% do total das vendas,  
3421 incorporação, a partir de 25 com 70% e a partir de 26 com 100%.

3422

3423

3424 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, já,  
3425 Saltini já antecipou a proposta.

3426

3427 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Com um detalhe, aí a *Shade*  
3428 passa a ser de 48 horas, mantidos os limites que a gente está propondo.

3429

3430

3431 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Entendi.  
3432 Você está dizendo o seguinte, que a CNI/Anfavea mudaria o tempo, ao invés de  
3433 24, 48, se aprovado esse daqui. Bem, vamos avaliar.

3434

3435

3436 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Desculpe. Marco  
3437 CNI/Anfavea. Não é que mudaria...

3438

3439

3440 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Em função  
3441 desse resultado vocês possam ver de uma forma ou outra. É isso?

3442

3443

3444 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Não, a proposta é  
3445 combinada, a proposta é entrar com a *Shade* de 24 horas com os valores que a  
3446 gente apresentou, a partir a nossa proposta é 22, na fase L7, e a partir de 24 eu  
3447 entro com a RVR, a *Shade* passa a ser de 48 horas. É isso.

3448

3449

3450 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Bem, na  
3451 ordem vou voltar onde nós estávamos para ver se tem alguma outra proposta e  
3452 abrir para o debate. Esse é um ponto importante da Resolução. No 11 a CNI fez  
3453 uma explicação, já apresentou uma emenda, a Cetesb fez também uma  
3454 modificação, acho que é oportuno aqui um rápido esclarecimento, se puder  
3455 apresentar. Não tem muitas mudanças, mas acho que é válido...

3456

3457

3458 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Aqui foi só uma questão de... Rui, Cetesb.  
3459 Aqui é somente uma questão em entendimento que aqui estamos tratando  
3460 somente de limite e que todo o resto vai para outro artigo onde vai se tratar de  
3461 método, aí então vai entrar as 48 horas. Aproveitando eu gostaria de solicitar à  
3462 Anfavea que desse alguma fundamentação técnica para essa diferença de limites  
3463 entre gasolina e etanol porque nós não entendemos qual a razão.

3464

3465

3466 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** –  
3467 Anfavea/CNI.

3468

3469

3470 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco Saltini, Anfavea/CNI.  
3471 Nós não temos nenhuma experiência de *Shades* de 24 horas com etanol,  
3472 nenhuma, 0. Então, ou a gente parte para fazer o estudo para entender o que vai

3473 acontecer ou não sabemos exatamente que solução nós vamos adotar. Então, a  
3474 gente manteria alguma coisa que a gente já tem hoje sobre o controle, só  
3475 amentando o tempo de *Shade* e a partir daí, acho que a qualquer tempo, quando  
3476 tiver mais segurança do que fazer, poderia até ser unificado. Mas nesse momento  
3477 a gente acha prematuro que a gente tome uma decisão sem ter uma solução  
3478 técnica esperada e nós não temos experiência internacional para fazer isso.  
3479 Queria que o Eduardo pudesse complementar.

3480

3481

3482 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Por favor.**

3483

3484

3485 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI) –** Eduardo Miyashita,  
3486 CNI/Anfavea. Fazendo umas considerações técnicas também sobre essa questão.  
3487 Existem muitas dúvida sobre a possibilidade de um veículo com etanol atingir esse  
3488 nível de meio grama por teste, primeiro porque o procedimento manda que para  
3489 medir etanol os resultados medidos pelo FID, quer dizer, um detector de ionização  
3490 de chamas sejam multiplicados por um fator de resposta para etanol que aumenta  
3491 o valor medido. E também existe um fator K que também multiplica. No final o  
3492 resultado medido pelo equipamento ele praticamente dobra o valor para etanol, só  
3493 que nós sabemos, por teoria, nunca foi medido o especiado para etanol, mas a  
3494 teoria já conhecida até pelos americanos que têm níveis bem rigorosos, eles  
3495 sabem que muito das emissões do veículo não são de Hidrocarbonetos do  
3496 combustível, menos ainda quando for etanol, porque etanol é menos volátil do que  
3497 a gasolina. Então, uma grande parte daquilo que for medido, coisa do tipo, da  
3498 ordem da grandeza de 0,15, 0,2 gramas por teste, vão ser outros Hidrocarboneto  
3499 do veículo. Por exemplo, cheirinho de carro novo são Hidrocarbonetos, que não  
3500 são etanol e não deveriam ser multiplicados pelos fatores do etanol. Pneus  
3501 também exalam Hidrocarbonetos. Então, existem outras emissões que medindo  
3502 pelo processo para etanol vão ser dobradas, mas a gente não está medindo etanol  
3503 de verdade. Então, isso pode até inviabilizar o atendimento de meio grama com  
3504 etanol. Uma outra razão é aquilo que a gente já discutiu no NMOH, o etanol o  
3505 evaporado ele vai ter um impacto menor no ambiente comparado com a gasolina  
3506 evaporada. Então, é aquela mesma questão do vilão, o vilão não é o etanol, o  
3507 vilão é o ozônio que é formado a partir do etanol evaporado, e o ozônio formado  
3508 pelo etanol evaporado vai ser menor que o ozônio formado pela mesma  
3509 quantidade de gasolina evaporada. Então, não faz sentido ter o mesmo limite para  
3510 os dois combustíveis sendo que para meio grama de etanol eu teria um impacto  
3511 de ozônio muito menor do que para meio grama de gasolina.

3512

3513

3514 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Obrigado.**  
3515 Ainda em discussão. Rui.

3516

3517

3518 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Só gostaria de discordar do meu colega da  
3519 Anfavea, primeiro porque os Hidrocarbonetos que não são dos combustíveis são  
3520 os mesmos quando o veículo é abastecido com gasolina. Então, esse argumento  
3521 não faz muito sentido, porque ele aparece tanto com veículo abastecido com  
3522 gasolina, quanto com veículo abastecido com etanol. Eu estou olhando aqui os  
3523 relatórios de homologação dos últimos 3 anos, e na grande maioria dos resultados  
3524 de ensaio a emissão evaporativa de etanol ela é menor do que de quando veículo  
3525 é abastecido com gasolina. Geralmente quando o veículo etanol dá HC mais alto  
3526 na câmara Shade é do tanquinho do combustível que está evaporando a gasolina.  
3527 É isso. Então, quer dizer, nosso entendimento é que daria para atender com meio  
3528 grama, com etanol também.

3529

3530

3531 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
3532 Rui. Ainda em discussão. Pedir para ele responder e passo a palavra para você.  
3533 Pode ser?

3534

3535

3536 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
3537 CNI/Anfavea. Isso nós estamos comparando veículos PROCONVE L6 que têm  
3538 emissões evaporativas bem mais altas do que está sendo proposto aqui para as  
3539 fases L7 e L8. Então, as emissões de combustível são muito mais relevantes que  
3540 as outras emissões do veículo. E o problema é que quando a gente vai baixar as  
3541 emissões evaporativas de combustível elas vão se tornar muito mais baixas, mas  
3542 essas outras emissões do veículo passam a ter uma ordem de grandeza que hoje  
3543 elas podem ser baixas comparado com o limite de 1 grama e meio que a gente  
3544 tem e ainda mais baixas pensando no procedimento de uma hora de (...) diurno  
3545 que a gente tem hoje. Quando a gente fala num procedimento de 24 ou 48 horas,  
3546 essas outras emissões passam a ser muito maiores, mais elevadas, porque no  
3547 procedimento atual de uma hora a gente aquece somente o tanque, no  
3548 procedimento de 24 horas ou 48 horas o carro inteiro vai ser aquecido. Então, as  
3549 outras emissões vão ser mais altas e as emissões do combustível vão ser mais  
3550 baixas porque elas vão ser controladas pela própria evolução do veículo. Então,  
3551 as outras emissões de Hidrocarbonetos vão passar a ser muito mais relevantes do  
3552 que elas são hoje, e se a gente aplicar os fatores que são obrigatórios para  
3553 medição de etanol a gente vai dobrar esses resultados, quer dizer, essas  
3554 emissões de outros Hidrocarbonetos que não são etanol e vai fazer o resultado  
3555 com etanol parecer muito mais alto do que na realidade ele é. A gente vai pensar  
3556 que está medindo etanol alto, na verdade, está medindo um monte de  
3557 Hidrocarbonetos que não são etanol e dobrando eles como se fossem etanol. O  
3558 que pode inviabilizar o atendimento desse limite de meio grama. E mesmo que a  
3559 gente estivesse medindo etanol o fato de ser etanol implica um impacto em  
3560 formação de ozônio menor do que da gasolina, como a gente já discutiu na  
3561 questão do NMOG. Então, seria muito mais justo ter um limite maior para o etanol  
3562 para ter o mesmo impacto de ozônio e não querer que vazamento de etanol seja

3563 mais limpo. Quer dizer, por que a gente pode fazer a gasolina emitir um  
3564 determinado limite de ozônio e o etanol tem que emitir muito menos? Gilberto.

3565

3566

3567 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Obrigado.  
3568 Gilberto, Ibama. Esse tema do RVR é muito importante para acontecer nessa  
3569 resolução como uma das medidas para controle das emissões evaporativas, como  
3570 o Saltini comentou, esses dois tipos eles têm uma ligação por causa,  
3571 principalmente que o controle dos vapores emitidos é feito por meio do *Canister*, e  
3572 aí o desse... Como o volume vai aumentar o controle pode ser mais ou menos,  
3573 mais ou menos intenso dependendo da entrada em vigor da fase. Eu acho que é  
3574 importante que a gente tenha total conhecimento da proposta feita pela CNI, pela  
3575 Anfavea, porque justamente uma coisa sim implica para a outra, e por  
3576 consequência, saber se 2 gramas agora para etanol e meio grama depois para o  
3577 ensaio de 48 horas ele é importante decidir então conjuntamente com essa  
3578 proposta. Então, se pudesse projetar e a gente pudesse apreciar até para pensar  
3579 nas implicações disso no restante dessa sessão seria fundamental para a gente  
3580 poderia liberar.

3581

3582

3583 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
3584 Gilberto. O que ocorre? O art. 12, deixa ver se ele traz alguma questão de prazo.  
3585 Ele traz prazo para o Ibama, não é prazo para o setor. Vamos ver, a entrada em  
3586 vigor. Então, vamos pensar, se o 12 ele traz a questão do prazo, lá no Parágrafo  
3587 Único ele traz um prazo e a gente combinou de deixar as questões de prazo por  
3588 último. Se este art. 11 faz sentido ser apreciado junto com o 12, o que a gente  
3589 pode fazer é deixar esses dois para o final em conjunto, e aí a gente lê os dois na  
3590 sequência e delibera ao mesmo tempo. Se todos concordarem não vejo  
3591 problemas, a gente passa para o art. 13. Todos de acordo? Ok. Não está de  
3592 acordo? Isso porque eu apresentei a sua proposta, imagina se eu tivesse  
3593 apresentado outra.

3594

3595

3596 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Na verdade,  
3597 apesar de a gente não deliberar agora, que eu não estou contrariado, eu gostaria  
3598 de ver em tela projetada a proposta, para justamente a gente poder...

3599

3600

3601 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Quando  
3602 voltar a gente vai ter que ler de novo, mas podemos fazer. Ok. Vamos lá, eu vou...  
3603 Vamos olhar o texto. Então vamos transformar isso em alguns minutos para a  
3604 gente olhar o art. 11, ele tem no original o meio grama em 48 horas. Na proposta  
3605 da CNI ele trouxe uma nova proposta agora dizendo que é meio gramas para  
3606 veículos com gasolina e 2 gramas para veículos abastecidos com etanol. E o  
3607 período de 24 horas, isso guardando uma relação com o art. 12 conforme o Saltini  
3608 explicou. Ainda tem uma proposta da Cetesb de deixar no comando só o limite,

3609 tendo em vista que o procedimento é tratado já em outro dispositivo. E há também  
3610 uma proposta da Anamma que ela é semelhante à proposta original, deixando  
3611 claro que é combustível evaporado de veículos a gasolina ou flex, mantendo o  
3612 mesmo limite e o mesmo período. E isso é o que a gente tem no art. 11. A gente  
3613 tem no art. 11 também 5 parágrafos, os 4 primeiros não há nenhuma proposta  
3614 alternativa, o primeiro fala o método de ensaio para verificação da emissão  
3615 evaporativa definindo no art. 15; segundo: fabricante ou importador poderá adotar  
3616 o conceito de família evaporativa segundo os critérios a serem estabelecidos em  
3617 Instrução Normativa a ser publicada pelo Ibama; § 3º: o respiro do sistema de  
3618 alimentação do combustível dos veículos deve se dar unicamente por meio do  
3619 *Canister*, sendo permitido o emprego de válvulas de segurança. § 4º: a pressão de  
3620 alívio da válvula de segurança deve ser informada no processo de homologação.  
3621 Há um § 5º que na redação original tem o Sistema OBD deve registrar os valores  
3622 de pressão de todo o sistema de controle de emissão evaporativa, há uma  
3623 proposta de supressão desse parágrafo pela CNI e há uma proposta de redação  
3624 alternativa, oferecida pela Anamma com a seguinte redação: o Sistema ODB deve  
3625 registrar os valores de pressão de todo o sistema de controle de emissão  
3626 evaporativa, até aí ele é igual ao comando anterior, e complementa. Assim, como  
3627 os eventos de alívio de pressão que deverão ser disponibilizados pelo Sistema  
3628 OBD, independentemente do uso de equipamentos disponíveis apenas no  
3629 fabricante ou de uma senha. Vamos ver se tem mais alguma proposta. Não. Aí  
3630 com isso fecha o art. 11. E o art. 12 nós estamos no seguinte ponto, tem uma  
3631 redação original, na redação original ele traz: fica estabelecido o limite máximo de  
3632 emissão do vapor de combustível durante abastecimento do tanque de  
3633 combustível de 50 miligramas por litro. E essa proposta foi apoiada pela  
3634 CNI/Abiquim. No art. 12 da forma que stá ali: fica estabelecido limite de emissão e  
3635 vapor de combustível durante abastecimento do tanque combustível, os 50... Eu  
3636 acho que tachou a mais ali: fica estabelecido o limite em 50 miligramas por litro. É  
3637 isso? Vamos resgatar a redação original. Acho que foi na hora de tachar, tachou  
3638 além do que deveria. Esse fica, aí pega até o parêntese fechando, esse tira o  
3639 tachado. Esse é o original, eles tacharam sem querer. Explicando melhor, Zuleika,  
3640 o original apresentado na última reunião é o preto, e na última reunião o Ministério  
3641 do Meio Ambiente apresentou a emenda em azul, só que na hora de tachar,  
3642 tacharam mais do que deveria, de forma que a proposta que está sendo lida agora  
3643 como original é: fica estabelecido o limite máximo de emissão de vapor de  
3644 combustível durante abastecimento do tanque de combustível de 50 miligramas  
3645 por litro. Fica estabelecido o limite máximo de 50 miligramas por litro abastecido.  
3646 Essa é a proposta do Ministério, é a proposta original que foi um conjunto de  
3647 setores, e que foi encampada pela Abiquim. A Anfavea também pela CNI  
3648 apresentou um outra proposta, que diz: o Ibama deverá criar e coordenar um  
3649 grupo de estudos, formado por especialistas convidados para verificar a  
3650 necessidade do controle da evaporação de combustível por reabastecimento do  
3651 veículo. E também traz na proposta um Parágrafo Único dizendo: sendo  
3652 demonstrada essa necessidade o Ibama deverá propor ao Conama até 31 de  
3653 dezembro de 2019 os requisitos técnicos e limites a serem adotados para  
3654 homologação do controle de evaporação de combustível por reabastecimento do



3655 veículo RVR. Ainda no texto anterior, avança, tem ainda um § 1º, atendimento ao  
3656 limite previsto no caput desse artigo se dará: inciso I: a partir do início da fase  
3657 PROCONVE L7 para novos modelos; Inciso II: 2 anos após o início da fase  
3658 PROCONVE L7 para todos os modelos. E tem também um § 2º, que já foi  
3659 emendado já na última reunião: o método de ensaio para verificação de emissão  
3660 de vapor durante abastecimento é definido no art. 15 desta Resolução. E o § 3º:  
3661 os veículos flex ou bicomustível deverão ser ensaiados com gasolina C e etanol  
3662 combustível de referência para ensaios. Avança. Ok. E aí terminou. Então, a  
3663 diferença fundamental em relação a RVR é que tem uma proposta que traz um  
3664 comando específico, que entra em vigor numa data que ainda vai ser decidida, e  
3665 uma outra proposta remetendo a adoção do comando ao resultado de um estudo  
3666 ainda a ser realizado. É isso? Qual que você retirou? Fala no microfone, por favor,  
3667 Saltini.

3668

3669

3670 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco Saltini, CNI/Anfavea.  
3671 Então, essa é justamente a proposta que eu retirei e sugeri o fim de entrada... É  
3672 isso.

3673

3674

3675 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ah sim! A  
3676 gente já está com a proposta na mesa? Alternativa? Bem, como tem questão de  
3677 prazo eu acho que foi atendida essa solicitação do Gilberto de ter uma visão do  
3678 todo, mas como tem prazo e a gente acordou que questões de prazo vão ficar  
3679 para o final, e que há uma relação entre esses dois artigos, a gente agora acho  
3680 que pode avançar para o próximo e no final a gente volta definindo o prazo e o  
3681 artigo correspondente. Ou tem alguma proposta diferente?

3682

3683

3684 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Justamente,  
3685 como a CNI pretende emendar isso e vai ter relação com o prazo a gente gostaria  
3686 de ver a proposta. Então, a gente pode até votar depois e apreciar depois, mas eu  
3687 já queria ter esse texto conhecido.

3688

3689

3690 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Eu imagino  
3691 que vocês vão trazer em poucos minutos. Você tem esse e-mail digital, tenho  
3692 certeza. Vocês digitaram em quê? Na máquina de escrever? *(Risos!)*.

3693

3694

3695 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Na realidade eu tenho no  
3696 mimeógrafo. Brincadeira. Eu recebi, mas eu trouxe em papel, mas o texto não é  
3697 tão grande.

3698

3699

3700 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Quantas  
3701 linhas? Essa emenda é de quantas linhas?

3702 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Uma parte é o próprio caput  
3703 do jeito que estava, depois ele vai entrar 3 incisos que são os prazos, o  
3704 faseamento. Nós temos aqui, nós temos o e-mail.

3705

3706

3707 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Tem o e-mail  
3708 digital? Então, tragam, por favor, que a gente aproveita que está vendo o mesmo  
3709 assunto e já fechamos esse pacote até o momento de a gente voltar e deliberar.  
3710 Wanderley.

3711

3712

3713 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Fábio, vou pedir  
3714 precedência nessa questão que é uma questão bastante delicada para a gente,  
3715 não há consenso da base industrial em relação a esse capítulo. Então, eu quero  
3716 que fique registrado que a CNI vai se abster das votações.

3717

3718

3719 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Registrado.  
3720 Obrigado, Wanderley, Fábio.

3721

3722

3723 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Apenas um aparte.  
3724 No nosso caput, na nossa proposta de caput do artigo, a Carmen tinha feito um  
3725 comentário que nós acatamos, mas que acabou passando meio despercebido.  
3726 Falta acrescentar ali onde eu falo no caput do art. 11, que estava em discussão,  
3727 veículos a gasolina, álcool ou flex. Havia faltado aí o termo álcool, para caso  
3728 algum dia...

3729

3730

3731 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Gasolina,  
3732 álcool, ou flex. É isso? temos proposta? Saltini? Obrigado. Sim. Saltini, só  
3733 confirma, fica tachado o art. 12 e o Parágrafo Único. Certo? E vocês vão trazer  
3734 uma nova proposta tanto para o caput quanto para o parágrafo. É isso?

3735

3736

3737 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Exatamente.

3738

3739

3740 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok.

3741

3742

3743 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco Saltini, CNI/Anfavea.  
3744 Eu só queria por uma questão de razoabilidade com a proposta do art. 11 e para  
3745 que ficar mais transparente até do que foi levantado aqui com dados de passado,

3746 a nossa proposta original, que é essa que está sendo colocada aí com esse  
3747 faseamento, ela previa um § 3º apenas com a medição desse ensaio com  
3748 gasolina. E aí o limite seria o meio grama que está lá porque eu estou medindo só  
3749 com gasolina e a gente entende que esse valor está ok. Como na proposta do  
3750 art. 11 a gente fez a diferença entre etanol e gasolina, eu vou só fazer o ajuste  
3751 aqui e a gente eliminaria o § 3º faríamos as duas versões. Primeiro fica coerente e  
3752 segundo eu acho que isso ajuda no dia-a-dia depois quando forem homologados  
3753 você vai levantar dados das medições com etanol, como disse, nós não temos  
3754 experiência, ninguém tem, e a gente poderia talvez no futuro rever esses valores.

3755

3756

3757 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Isso que  
3758 você está falando é específico em relação à proposta de vocês para o § 3]. Se for  
3759 uma emenda simples...

3760

3761

3762 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Na realidade é caput e 3º, eu  
3763 elimino daí o 3º, pode tirar ele daí, e lá, por uma questão de facilidade poderia ir  
3764 buscar o texto do 11 onde eu falo meio grama para medido com gasolina e 2  
3765 medida com etanol. Isso.

3766

3767

3768 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Do meio  
3769 grama em diante? Pega o meio inclusive, do meio para a frente. Não. Pega o  
3770 número.

3771

3772

3773 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Cópia isso, vamos ver lá  
3774 onde a gente encaixa. Passou um pouquinho. Lá em cima no caput. Então, ali  
3775 onde está meio grama aí você pode colocar, só não apaga o 48 horas que nós  
3776 vamos substituir o 24 por 48. Fica ali meio grama por ensaio para veículos quando  
3777 abastecidos com gasolina e 2 gramas para veículos quando abastecidos com  
3778 etanol, que será esvaziado em período contínuo de 48 horas. É isso. Essa passa a  
3779 ser a proposta da Anfavea.

3780

3781

3782 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Então,  
3783 lendo a proposta, vamos lá, vamos concentrar novamente. A proposta da  
3784 CNI/Anfavea. Vamos lá, Mourão? Obrigado. Art. 12: ficam estabelecidos o limite  
3785 máximo de emissão de vapor de combustível durante o abastecimento do tanque  
3786 de combustível de 50 miligramas de litro abastecido, bem como novo limite  
3787 máximo de emissão evaporativa de combustível evaporado de meio grama por  
3788 ensaio, para veículos quando abastecidos com gasolina e 2 gramas para veículos  
3789 quando abastecidos com etanol, que será realizado em um período contínuo de 48  
3790 horas. Eu vou pedir para quem tiver conversando, não tem problema conversar,  
3791 mas conversa lá fora, senão atrapalha o andamento do trabalho. E com isso

3792 também veio outros parágrafos na proposta da CNI/Anfavea, tem o § 1º: o  
3793 atendimento ao limite previsto no caput desse artigo se dará a partir de 2024 para  
3794 o percentual de vendas correspondentes a 40% do total de vendas por  
3795 corporação, a ser verificado anualmente. Inciso II: a partir de 2025 para o  
3796 percentual de vendas correspondentes a 70% do total de vendas por corporação a  
3797 ser verificado anualmente. Inciso III: a partir de 2026 todo, é para todos os  
3798 modelos, não é? Para todos os modelos. E o § 2º: os método de ensaio para  
3799 verificação de emissão de vapor durante o abastecimento e da emissão  
3800 evaporativa são definidos no art. 15 dessa Resolução. A Marília está lembrando  
3801 aqui, a referência ao art. 15 que é o procedimento, lá já consta o período contínuo  
3802 de 48 horas. Então, pergunto, Saltini, só tornar a proposta de vocês mais clara se  
3803 aquele final que será realizado em período contínuo de 48 horas, sobe um  
3804 pouquinho, Ruan. Não. Volta. Se poderia sair sem prejuízo, já que o parágrafo já  
3805 está muito grande. Posiciona o 12. Isso. Porque, voltando, vocês já fazem  
3806 referência ao art. 15 que é o que faz, vai falar das 48 horas. É só para o parágrafo  
3807 ficar menor, é uma sugestão, senão a gente deixa assim.

3808  
3809

3810 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marcos Saltini, CNI/Anfavea.  
3811 É que na realidade de novo likando com o 11 vamos lembrar que a gente está  
3812 propondo na introdução do L7 que sejam esses valores de emissão evaporativa  
3813 sem emissão evaporativa no abastecimento no período de 24 horas. Se eu não  
3814 coloco 48 horas aqui, digamos, que por hipótese estou falando em respeito a  
3815 todos, só por hipótese se aprovasse o 11 conforme a proposta da Anfavea ele  
3816 ficaria com 24 horas. Eu acho que fica mais claro deixando as duas diferenças.

3817  
3818

3819 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Tudo bem.  
3820 Era só um esforço de simplificar a redação. Sem problema nenhum. Ok. O que  
3821 temos aí? Para baixo já tínhamos lido as outras propostas, a proposta original,  
3822 confrontando com essa da Anfavea, trazia o seguinte: o atendimento ao limite, o  
3823 atendimento ao limite previsto no caput desse artigo se dará, inciso I: a partir da  
3824 data, a partir da início da fase PROCONVE L7 para novos modelos; Inciso II: 2  
3825 anos após o início da fase PROCONVE L7 pra todos os modelos. § 2º, aí esse  
3826 nós já lemos. Então, essas são as diferenças colocadas, vamos decidir ao final  
3827 quando o escopo da Resolução tiver já deliberado. Com isso avançamos para o  
3828 art. 13: à exceção do combustível de referência e suas especificações. O texto em  
3829 tela traz a redação para fins de homologação das fases PROCONVE L7 e L8  
3830 serão utilizados os combustíveis de referência conforme estabelecido pela  
3831 Resolução MP número 40, de 24 de dezembro de 2008, número 21, de 2 de julho  
3832 de 2009, número 23 de 06 de junho de 2010, e número 29 de 22 de setembro de  
3833 2009 ou sucedâneas. E um Parágrafo Único: para fins de homologação dos  
3834 veículos leves diesel será utilizado combustível de referência com adição de  
3835 biodiesel, a partir da publicação da especificação da MP cuja a exigência uso se  
3836 dará num prazo compatível com a Lei 8723 de 27 de outubro de 93. Queria fazer  
3837 uma sugestão aqui antes de abrir para discussão, a gente resgatar a redação que

3838 nós aprovamos para a fase P8, inclusive já com a versão aprovada pela Câmara  
3839 Técnica de Assuntos Jurídicos. Eu acho que a gente acelera alguns passos no  
3840 nosso debate. Pode ser? Então, Ruan, recupera, leva os dois, leva o original só  
3841 para mostrar que a modificação feita pela CTAJ foi muito pequena, o texto que  
3842 saiu do P8 é o que está tachado. Para fins de homologação de fase P8 será  
3843 utilizado o combustível de referência com a adição de biodiesel a partir de  
3844 publicação da especificação da MP, conforme, aí no de cima estava no prazo  
3845 compatível com a Lei 8723/93. A proposta da CTAJ até esse ponto é igual, ele só  
3846 coloca conforme estabelecido no art. 7º da Lei 8723. Então, para já facilitar o  
3847 trabalhos da CTAJ acho que a gente pode trabalhar tentando fazer um paralelo,  
3848 então, tiramos o tachado, esse só foi mais específico e eu pergunta se a gente  
3849 pode aproveitar essa redação para encaminhar a L7 e L8, ou se teria alguma  
3850 diferença para além disso. Tenta colocar junto, Ruan. Isso. Perfeito. Então, veja, a  
3851 CTAJ e o texto que tinha saído da Câmara ele não falava mais nas Resoluções  
3852 MP, vou propor um texto embaixo e a gente compara. Pode ser? Então, para fins  
3853 de homologação das fases, aí cópia lá de cima, das fases PROCONVE L7 e L...  
3854 Não. Isso. Cópia e pode colocar... É que vai... Oi? Não dá? Se não dá é melhor  
3855 explicar.

3856  
3857

3858 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Não é que não dá, desculpa,  
3859 é que... marcos Saltini, CNI/Anfavea. André, é que o art. 4º do texto da P8 ele  
3860 entra aqui no parágrafo que se refere aos veículos diesel, vamos lembrar, na P8  
3861 ele estabeleceu isso para o combustível diesel. O início do caput aqui da fase L7 e  
3862 L8 abrange o etanol, a gasolina. Então, eu acho que ele funciona como base, mas  
3863 principalmente para o Parágrafo Único que diz respeito aos veículos leve diesel. Aí  
3864 eu acho o que texto encaixa bem.

3865  
3866

3867 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Mas aí é só  
3868 tirar a adição de biodiesel. Eu queria já aproveitar a estrutura que a CTAJ deixou.

3869  
3870

3871 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Acho que aí sim você  
3872 consegue compor os dois.

3873  
3874

3875 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – É isso. Era  
3876 nesse sentido, Saltini. Obrigado. Então, para fins e homologa... Vamos alterar?  
3877 Concentra aqui, por favor. Vamos alterar direto no texto aí debaixo. Isso. art. 13,  
3878 para fins de homologação, traz lá de cima, das fases PROCONVE L7 e L8 serão  
3879 utilizados, será utilizado o combustível de referência, aí tira com adição de  
3880 biodiesel... Serão utilizado os combustíveis de referência, partir de publicação da  
3881 especificação da MP. Que esse foi o texto que aprovou tanto na Câmara Técnica  
3882 quanto na Câmara de Assuntos Jurídicos. E a gente poupa as 3 horas que  
3883 ficamos discutindo isso na última reunião, mas já abre para discussão. Não

3884 havendo discussão, e estando aí todo o conteúdo absorvido. Agora ali no  
3885 Parágrafo Único, Saltini, no Parágrafo Único tinha uma referência ali com a adição  
3886 de biodiesel a partir de publicação da MP. O que a gente está apresentando ali  
3887 embaixo substitui o caput e mantém o Parágrafo Único? É isso?

3888

3889

3890 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Eu entendo que o  
3891 combustível diesel que a MP vai especificar com biodiesel vai servir.

3892

3893

3894 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – A minha  
3895 dúvida é e essa proposta que a gente colocou está substituindo o caput e a gente  
3896 mantém um Parágrafo Único.

3897

3898

3899 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – É o que eu entendo, é  
3900 específico dos veículo leves a diesel.

3901

3902

3903 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Perfeito.  
3904 Obrigado. Todos estão esclarecidos? Podemos colocar em votação? Então, os  
3905 que são favoráveis à redação denominada minada proposta 9ª RE, que se  
3906 manifestem. Temos 3, 6, 7, 8, 9, quem faltou? Luiz? 10, aprovado. 10 votos no art.  
3907 13. Parágrafo Único, aqueles que são favoráveis à redação em tela que se  
3908 manifestem. Estamos em votação. 1, 2, 3, 4, 5, 6. Não? 7, 8, vamos gente,  
3909 estamos em votação, Vitor Hugo. 9. Quem faltou? 10. Aprovado. Art. 14. Art. 14,  
3910 entramos na sessão dos procedimentos de ensaios de emissão. CNI.

3911

3912

3913 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – André, desculpa. Marco  
3914 Saltini, CNI/Anfavea. Desculpa, só usando o teu conceito do que já foi aprovado  
3915 na Jurídica, no Parágrafo Único ficou faltando mencionar o art. 7] da Lei.  
3916 Esqueceu de colocar embaixo.

3917

3918

3919 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos lá.  
3920 Com o art. 7º da Lei. Ok? Entendo que não há objeções. Rapidinho, gente. De  
3921 acordo com o art. 7º da Lei. Para manter o paralelismo com o texto que foi  
3922 aprovado. Bem, com isso vamos para a sessão dos procedimentos de ensaio de  
3923 emissão, art. 14: para realização dos ensaios de emissão de poluentes  
3924 provenientes do escapamento de veículos rodoviários, leves de passageiros e  
3925 leves comerciais das fases PROCONVE L7 e PROCONVE L8, devem ser  
3926 seguidas as prescrições da normas ABNT-NBR 12026/2016, ABNT-NBR  
3927 15595/2016, ABNT-NBR 6601/2012, esse outro é tachado, e ABNT-NBR  
3928 16657/2016 ou normas sucedâneas referenciadas pelo Ibama. Também tem um  
3929 Parágrafo Único: para medição de emissão de amônia os ensaios deverão ser

3930 realizados segundo o item 7.1 do anexo V, do Regulamento Europeu  
3931 ECE/TRANS/180/Add.15/Amend.1, até ser publicada a regulamentação nacional  
3932 equivalente pelo Ibama ou por normas técnicas por eles referenciadas. Tem mais  
3933 alguma coisa? Tem uma proposta de transformar o Parágrafo Único em artigo, do  
3934 Ibama. Para medição da emissão de amônia os ensaios deverão ser realizados.  
3935 Teve alguma mudança no conteúdo, Gilberto? Ou é só transformar o parágrafos  
3936 em artigo? Só transformar. Ok. Avança. Aí já é proposta de novo parágrafo.  
3937 Avança um pouco mais só para a gente ter uma visão do todo. Aí tem mais três  
3938 parágrafos sugeridos pela CNI, vou ler rapidamente para gente ter uma visão do  
3939 conjunto e depois a gente volta deliberando. A proposta da CNI de novo parágrafo  
3940 é: os veículos flex, flex fio para efeitos de homologação deverão ensaiados duas  
3941 vezes com gasolina, duas vezes com etanol e duas vezes com a mistura de 50%  
3942 em volume desses dois combustíveis, cujo os resultados devem corresponder à  
3943 média aritmética desses ensaios para cada combustível. O outro parágrafo: o  
3944 fabricante e importador poderá opcionalmente um terceiro ensaio para compor a  
3945 média dos resultados. E o último parágrafo: os veículos bicombustíveis para efeito  
3946 de homologação deverão ser ensaiados duas vezes cada combustível de  
3947 referência cujo o resultado, cujos os resultados, arruma ali, devem corresponder à  
3948 média aritmética desses ensaios para cada combustível. Então, vamos voltar ao  
3949 caput. Em relação ao caput só há uma redação proposta. Pergunto se há outra  
3950 emenda, se há emenda a ser apresentada. Não havendo pergunto se algum  
3951 membro demanda algum esclarecimento. Não havendo esclarecimento vou  
3952 colocar em votação. Caput. Em votação. Os membros favoráveis à redação do art.  
3953 14 como consta em tela peço que se manifestem. CNC está votando? Ok. 1, 2, 3.  
3954 Zuleika, não? 4, 9. E 1 abstenção. Parágrafo. Bem, aí vamos em partes, tem um  
3955 Parágrafo Único, e tem... vamos ver. Aumenta um pouco o zoom. Isso. Esse  
3956 Parágrafo Único o Ibama está sugerindo ser um novo artigo. Então, eu acho que  
3957 faz sentido a gente avaliar primeiro os parágrafos propostos pela CNI, fechamos  
3958 esse artigo e depois discutimos um novo artigo. Ok? Proposta de novo parágrafo  
3959 CNI. CNI gostaria de fazer uma rápida explicação da fundamentação da inclusão?

3960

3961

3962 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco saltinho, CNI/Anfavea.  
3963 Esse basicamente a prática é essa a gente só está colocando mais claramente na  
3964 Resolução quais são as medições que você faz no veículo flex usando os vários  
3965 combustíveis. Então, você faz medição gasolina, medição etanol, depois 50%  
3966 cada um, duas vezes pelo menos, mas o fabricante pode pedir uma terceira  
3967 medição, usa a média aritmética. E no caso dos bicombustíveis seria o gás,  
3968 gasolina, por exemplo, você faz duas medições também. É mais para deixar claro  
3969 o número de medições que você vai fazer. Como é que você vai determinar.

3970

3971

3972 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Em  
3973 discussão, Fábio.

3974

3975

3976 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Só uma sugestão,  
3977 Saltini, não sei se não seria possível juntar o primeiro e terceiro parágrafos que  
3978 vocês estão sugerindo, que eles são muito parecidos, talvez dê para condensar  
3979 em um só. Para mim me pareceu que está meio redundante.

3980

3981

3982 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Saltini.

3983

3984

3985 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco Saltini, CNI/Anfavea.  
3986 É que o primeiro ele se refere, eu até entenderia se a gente juntasse o segundo  
3987 com o primeiro porque seria a possibilidade do fabricante fazer um terceiro ensaio,  
3988 uma terceiro medição, mas outro fala do bicomcombustível porque um estou  
3989 separando o flex do outro do bicomcombustível, flex eu estou medindo gasolina,  
3990 etanol, 50/50, biocomcombustível estou medindo se ele é gás e gasolina, gasolina,  
3991 gás. É mais por isso. Esclareço que não tenho problema se a gente juntar, André,  
3992 se achar que é melhor juntar o segundo com o primeiro para dizer que pode a  
3993 critério do fabricante fazer o terceiro.

3994

3995

3996 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – O segundo  
3997 com o primeiro. O primeiro de vocês, esse XX. É isso? Agora, a proposta é de  
3998 vocês, o que a gente pondera é evitar parágrafos muito longos, eles em geral  
3999 dificultam a interpretação quando não abrem margem a mais de uma  
4000 interpretação, mas a proposta é de vocês, fiquem à vontade. Fábio, que  
4001 demandou o esclarecimento, está suficiente a explicação dada? Ok. Então, seguir  
4002 a inscrição, Gilberto.

4003

4004

4005 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Nós concordamos com essa  
4006 proposta da CNI que entendemos que já é um esclarecimento do método. Então, a  
4007 gente entende que é bem-vinda essa proposta.

4008

4009

4010 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
4011 Todos estão esclarecidos? Vou colocar em votação. Proposta... Pode falar.

4012

4013

4014 **A SR<sup>a</sup>. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – Tem a proposta do Ibama de  
4015 um novo artigo, estavam falando de amônia ainda, e aí vem esses três parágrafos  
4016 da CNI, eles seriam, vão se transformar em artigo? Não entendi direito.

4017

4018

4019 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vou explicar  
4020 melhor. A proposta do Ibama é de transformar, coloca ali, por favor, Ruan, o  
4021 Parágrafo Único, sobe, em um artigo. Então, como ele vai virar um outro artigo nós



4022 continuamos analisando na sequência o art. 14 e seus parágrafos, não tinha mais  
4023 parágrafo, quem apresentou parágrafos foi a CNI, por isso que nós estamos  
4024 analisando esses da CNI, depois nós vamos analisar o Parágrafo Único  
4025 transformado em novo artigo na sequência. São assuntos diferentes, eles são  
4026 parágrafos ou art. 14 que nós votamos. Está bom? Esclarecida? Ok. Bem, algum  
4027 outro esclarecimento é necessário? Vou colocar em votação o novo parágrafo,  
4028 posiciona na tela, por favor, Ruan, dos novos. Posso colocar os três em conjunto  
4029 já que eles são referentes ao mesmo assunto? Todos de acordo? Então, em  
4030 votação. Quem é favorável aos três parágrafos propostos pela CNI conforme  
4031 apresentado em tela, peço que, por favor, se manifeste. 10 votos, aprovados.  
4032 Agora vamos analisar o que virou novo artigo. Vamos relocá-lo, pode colocar aí  
4033 relocado, tachar e coloca sequência. Isso. Realocado. Isso. Aí tacha o azul, já  
4034 copia antes de tachar, cópia, taxa e leva ele para a sequência do último parágrafo  
4035 que nós aprovamos antes do 15. Ele vira o 14B, não sei. É 14A? Depois da gente  
4036 ajusta a numeração. Tira o Parágrafo Único. Bom, só há um texto apresentado,  
4037 pergunto se algum membro apresenta alguma outra emenda? Tem emendas,  
4038 CNI?

4039

4040

4041 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marcos Saltini, CNI/Anfavea.  
4042 A gente gostaria de complementar o texto, ele pode começar da forma como está.

4043

4044

4045 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Pode  
4046 prosseguir, Saltini, por favor.

4047

4048

4049 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – A sugestão é que no final,  
4050 onde está até ser publicada a regulamentação nacional equivalente pelo Ibama,  
4051 baseada no ciclo brasileiro.

4052

4053

4054 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – No final de  
4055 tudo? Ou na sequência do Ibama?

4056

4057

4058 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Na sequência do Ibama,  
4059 baseada no ciclo brasileiro. Porque esse é o ciclo europeu, a gente usa o ciclo da  
4060 6601 que é baseado na americana

4061

4062

4063 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Mas você  
4064 está sugerindo tirar o restante ou não? Mantém.

4065

4066

4067 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Mantém.

4068

4069

4070

4071

4072

4073

4074

4075

4076

4077

4078

4079

4080

4081

4082

4083

4084

4085

4086

4087

4088

4089

4090

4091

4092

4093

4094

4095

4096

4097

4098

4099

4100

4101

4102

4103

4104

4105

4106

4107

4108

4109

4110

4111

4112

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Isso de repente pode ser entre vírgulas, talvez, fica melhor? Pelo Ibama, baseado no ciclo brasileiro, vírgula. Não está errado assim também, não é? Ok. Bem, temos uma proposta então muito próxima. Há alguma outra proposta? Não? Tem outra proposta ou esclarecimento? Então, por favor. Mourão concede a palavra aí para a Carmen?

**O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (Sesbra)** – Luiz Mourão, passo para a professora Carmen.

**A SR<sup>a</sup>. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Carmen, Sesbra-ICCT; Só para esclarecer essa proposta da CNI, Saltini, essa parte que você colocou de ciclo brasileiro não é na publicação, já é de cara, né? Ou seja, ficou confuso a que se refere, eu estou usando esse método, usando o ciclo brasileiro e posso depois publicar uma nacional. É isso? Ou se já estou colocando o ciclo brasileiro só na condição de eu ter essa norma regulada, regulação nacional. A frase não deixa claro o que é.

**O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea)** – César Pontes, CNI/Anfavea. Até ser publicada, a partir do instante que for publicada essa norma brasileira passaria a contemplar o ciclo brasileiro.

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Esclarecidos? Algum outro ponto? Rui.

**O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Eu perguntaria à Anfavea se eles concordariam em trocar o ciclo brasileiro por conforme norma ABNT 6601, acho que torna um pouquinho mais claro. Tudo bem?

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – A norma da ABNT-NBR, qual número, Rui?

**O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – 6601 e como muito bem lembrado por minha colega Michele, 16.657. ABNT-NBR 16.657.

4113 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – São duas  
4114 normas. 657 ou 567? 567.

4115

4116 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Desculpe pela falha.

4117

4118

4119 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Todos  
4120 esclarecidos? Vou colocar em votação. Vamos ler antes de... Ficou grande. Já tem  
4121 que começar... Para medição da emissão de amônias os ensaios deverão ser  
4122 realizados segundo o item 7.1 do anexo V do Regulamento Europeu  
4123 ECE/TRANS/180/Add.15/Amend.1, até ser publicada regulamentação nacional  
4124 equivalente pelo Ibama, baseada na norma ABNT-NBR 6.601 e 16.578, ou por  
4125 normas técnicas por ele referenciadas. É isso mesmo? Nas normas, baseado nas  
4126 normas... Vou passar para a Marília, ela está apresentando uma sugestão de  
4127 texto, talvez fique mais claro.

4128

4129

4130 **A SR<sup>a</sup>. MARÍLIA MARRECO CERQUEIRA (MMA)** – É só de redação, gente,  
4131 porque ficou meio esquisita essa questão baseada nas normas, que foi colocado  
4132 aquilo ali para fazer referência à questão da especificidade brasileira e etc., e tal.  
4133 Então, talvez se a gente colocar deverão ser realizados até ser publicada, vírgula,  
4134 baseada nas normas ABNT-NBR tal e tal, aí vírgula de novo, regulamentação  
4135 nacional equivalente pelo Ibama ou por norma técnica por ele referenciada.  
4136 Aquele apostrofica fica depois de até ser publicada.

4137

4138

4139 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Parece que  
4140 fica melhor. Vamos fazer um ensaio e vamos ver como que fica. Táí. Por ele, ou  
4141 normas técnicas por ele referenciadas. Regulamentação nacional equivalente pelo  
4142 Ibama ou por norma, aí pode ser singular, norma técnica por ele referenciada Ok?  
4143 Todos esclarecidos. Gilberto

4144

4145

4146 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Bom, tendo  
4147 em vista que teve um aprimoramento na proposta a gente retira a nossa proposta.

4148

4149

4150 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
4151 Então, fica retirada a proposta anterior, essa de cima. Não é isso? Essa entrou  
4152 agora, ela pode sair direto. Ok. Tem que tachar, volta ali e deixa tachado para a  
4153 gente não perder o histórico. Foi retirada pelo Ibama. Mas põe Ibama porque em  
4154 nenhum lugar estava dizendo que era o proponente. Muito bem, vou colocar em  
4155 votação. Aqueles que são favoráveis à redação do art. artigo 14A da forma como  
4156 consta em tela, por favor, se manifeste. 10 votos, aprovado. Art. 15, há mais de  
4157 uma proposta, desce um pouco mais, vamos ver quantas propostas tem. Tem uma  
4158 CNI/Anfavea, novo parágrafo. Ok. Pode voltar. Bem, existe uma proposta que vem

4159 do texto original, que já foi emendado na última reunião e que foi apoiado pela  
4160 Abiquim, com a seguinte redação: para medição da emissão de poluentes  
4161 provenientes da emissão evaporativa e da emissão de vapor durante o  
4162 abastecimento das fases PROCONVE L7 e PROCONVE L8, os ensaios deverão  
4163 ser realizados segundo a regulação dos Estados Unidos da América 40 CFR part  
4164 86.132.96 e 86.133.96, considerando que o ciclo de dinamométrico deverá ser  
4165 conforme NBR 6.601/2012 até ser publicada a regulamentação nacional  
4166 equivalente pelo Ibama, ou por normas técnicas por ele referenciadas. Existe  
4167 também uma proposta de texto alternativo pela CNI com a seguinte redação: para  
4168 medição da emissão de poluentes provenientes da emissão evaporativa e da  
4169 emissão de vapor durante o abastecimento das fases PROCONVE L7 e  
4170 PROCONVE L8, os ensaios deverão ser conforme regulamento europeu RI 83  
4171 Revisão 5, Ensaio Tipo 4 e regulação dos Estados Unidos da América 40 CFR  
4172 part 86.132.96 e 86.133.96, respectivamente, considerando que o ciclo  
4173 dinamométrico deverá ser zero conforme NBR 6.601/2012, até ser publicada a  
4174 regulamentação nacional equivalente pelo Ibama ou por normas técnicas por ele  
4175 referenciadas. A diferença parece que é a referência ao regulamento europeu Se  
4176 R83 Revisão Ensaio tipo 4. É isso? Esse é o acréscimo? Uma rápida explicação  
4177 para motivação do acréscimo? CNI.

4178

4179

4180 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Marco Saltini, CNI/Anfavea.  
4181 Vou modificar a proposta. Nosso entendimento a gente deveria manter ali apenas  
4182 a regulação dos Estados Unidos, tira a parte de...

4183

4184

4185 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Essa parece  
4186 que volta a ser a proposta original. Então, vocês tiram a proposta?

4187

4188

4189 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Retira a proposta.

4190

4191

4192 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigada.  
4193 Então, retirada pelo proponente. Antes de votar eu queria dar uma passada pelos  
4194 parágrafos para ver se tem algum ponto que possa influenciar no caput. É um  
4195 artigo pequeno, na sequência vem uma proposta de um novo parágrafo, na  
4196 verdade seria um parágrafo, esse parágrafo seria na sequência porque já tem dois  
4197 parágrafos que vieram na redação original. Vamos, por favor, conversas paralelas  
4198 atrapalham. Eu vou aguardar as conversas pararem para continuar. Obrigado. Na  
4199 proposta original já havia dois parágrafos, vou lê-los agora. Para efeitos de  
4200 homologação os veículos denominados flex ou bicomcombustíveis deverão ser  
4201 ensaiados ados somente com combustíveis de referência para ensaios gasolina  
4202 E22, etanol de referência EHR. Então, para efeito de homologação os veículos  
4203 denominados flex ou bicomcombustíveis deverão ser ensaiados somente com os  
4204 combustíveis de referência ensaios gasolina E22 e etanol referência EHR. É isso

4205 mesmo para ensaio de gasolina E22? Está faltando alguma coisa aí? Para efeitos  
4206 de homologação os veículos denominados flex ou bicomustíveis deverão ser  
4207 ensaiados somente com os combustíveis de referência para ensaios. Ok. Entendi  
4208 agora. Dois pontos, eu acho que fica mais claro.

4209

4210

4211 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Sugestão da  
4212 Anamma, botar dois pontos aí e tirar o de referência do etanol que já está, esse aí  
4213 se refere aos dois.

4214

4215

4216 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – O de  
4217 referência do etanol. Ah, porque já diz que é combustível de referência, ficaria  
4218 etanol, gasolina E22 e etanol. É isso? Não precisa citar o EHR. É melhor assim, só  
4219 para o histórico, Ruan, cópia e cola embaixo. É mais trabalhoso, mas assim, a  
4220 gente guarda todo o histórico do debate. Então, dois pontos depois de ensaios,  
4221 gasolina e etanol, ponto. E22. Ouço vozes aqui atrás de mim, fala no microfone  
4222 por favor, para que todos possam ouvir.

4223

4224

4225 **O SR. ALEX (ANP)** – Não. Eu estou dizendo o seguinte, gasolina de referência,  
4226 etanol de referência. Então assim, colocar que é e22, novamente entra naquela  
4227 questão, está amarrando os 10% na gasolina de referência, só que é uma questão  
4228 que está sendo discutida interna ainda na ANP

4229

4230

4231 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Essa  
4232 discussão ocorreu na fase P8, se você cita o teor, o teor é um dos componentes  
4233 da especificação. Não é isso? Então, vamos tirar o E22, nós ainda vamos decidir  
4234 sobre essa redação, só estamos lembrando. E tem um § 2º, para efeitos de  
4235 homologação será exigido apenas um ensaio por combustível. E um novo  
4236 parágrafo seria uma § 3º, seria uma proposta da Anamma, durante ensaios em  
4237 dinamômetro deverão ser registrados o parâmetro de comando e a vazão curva do  
4238 Canister para avaliação da estratégia de curva, vamos só posicionar na sequência  
4239 natural. Isso. E com isso nós revimos todo o artigo, vamos voltar para o caput.  
4240 Com a retirada da proposta da CNI temos apenas a redação em tela, pergunto se  
4241 há alguma outra proposta. Proposta? Ou então pergunta se há... Não. Se for  
4242 correção pode transformar numa outra proposta, então pode falar.

4243

4244

4245 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Só para harmonizar então  
4246 com a medição de amônia, que acho que amônia está prevendo gasolina, etanol e  
4247 a mistura 50%, e aqui está prevendo somente gasolina etanol. Eu sugeriria  
4248 retornar lá no capítulo de amônia e excluir a mistura 50%.

4249

4250

4251 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Você está  
4252 dizendo, a decisão sobre esse afeta o outro. É isso?

4253

4254

4255 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – É porque lá está exigindo três  
4256 combustíveis, aqui está exigindo somente dois. Desculpa, fiz confusão. Desculpe.

4257

4258

4259 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Bem,  
4260 pergunto novamente, há propostas alternativas de texto? Proposta? Fábio.

4261

4262

4263

4264 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, Anamma. Na  
4265 verdade é uma sugestão de correção nesse texto, onde cita ali regulação nos  
4266 Estados Unidos da América 40 CFR part 86.132.96 e tal, existem outros pontos na  
4267 parte 86 que tratam do mesmo tema. Então, eu acho que não precisa restringir a  
4268 isso, mas deixar a parte 86 que referiria.

4269

4270

4271 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Seria só  
4272 parto 86.

4273

4274

4275 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Sem o 132.96 e  
4276 sem 133.96...

4277

4278

4279 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Cópia,  
4280 cola embaixo e faz a adaptação, por favor. Põe debaixo do outro mesmo, bem  
4281 rapidinho, para a gente preservar o histórico. Coloca de vermelho. Ali no 86, isso,  
4282 aí fica tudo igual. Ali na 3ª linha, no final da 3ª linha, part. 86, sem o restante. É  
4283 isso, Fábio? Veja se está de acordo com o que você propôs.

4284

4285

4286 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – De acordo, é isso  
4287 mesmo.

4288

4289

4290 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok? Todos  
4291 esclarecidos? Vou colocar em votação. A Anfavea se manifestou? Vou colocar  
4292 em... Vocês querem falar? Ok.

4293

4294

4295 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
4296 CNI/Anfavea. Queria pedir esclarecimento sobre esse ponto que acabou de ser

4297 sugerido pelo Fábio, de exclusão da especificação do parágrafo certinho da parte  
4298 86, os itens 132.96, 133.96. Isso ele está propondo que seja seguido totalmente a  
4299 parte evaporativa da part. 86 incluindo o ensaio de 72 horas. É isso? Porque se  
4300 deixar genérico Part. 86 significa que a gente vai ter que seguir totalmente a  
4301 regulamentação e evaporativas da part. 86 incluindo o (...) e evaporativa de 72  
4302 horas.

4303

4304

4305 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Fábio.**

4306

4307

4308 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Não, está definido já  
4309 na nossa legislação aqui que é o 48 horas que vai ser usado como método de  
4310 medição. Agora, o que não quero é restringir muito aqui para não deixar outras  
4311 outros pontos da regulação que dizem respeito à como medir a tecnologia e tudo  
4312 mais, de fora, mas o método de medição é o 48 horas como já está especificado

4313

4314

4315 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI) –** O problema é que lá  
4316 atrás foi até removido, em uma das propostas ali foi removida a menção a 48  
4317 horas, se aquela proposta for aprovada em nenhum lugar vai dizer que é só o  
4318 teste de 48 horas. E aí isso daí vai remeter a toda a parte evaporativa.

4319

4320

4321 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Foi removido, está  
4322 na tabela, tem mais de uma parte de texto se referindo ao 48 horas. Isso não...  
4323 Nunca foi intenção colocar os 72 horas nessa fase aqui.

4324

4325

4326 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI) –** A questão é só ter a  
4327 garantia de que não vai ser proposto medir 72 horas e tudo mais.

4328

4329

4330 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Não é isso.

4331

4332

4333 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Prevejo que  
4334 a transcrição desse último trecho vai ser difícilimo de entender porque ninguém  
4335 está se identificando, um responde o outro, entra outro, lembra de identificar, nós  
4336 temos a equipe de taquigrafia que tem um esforço grande para no final a  
4337 transcrição reproduzir exatamente o que a gente tratou aqui. Então, se identifica,  
4338 fala com calma, se precisar responder de novo se identifica novamente. Eu pela  
4339 quantidade de seções que tenho que fazer acordei com eles da sinalização que  
4340 eles já fazem a minha sinalização correta, mas não dá para fazer para todo  
4341 mundo. Então, sinalizem para que a gente tenha um bom registro desse debate.  
4342 Tenho inscrito o Gilberto.

4343 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
4344 Ibama. A pergunta é similar porque não fiquei convencido, porque quais outros  
4345 ensaios, além dos que estão na part, 86 132.96 e 86 133.96 devem estar aqui  
4346 nessa redação da proposta da Anamma. Que a gente já tinha delimitado o escopo  
4347 do uso do CFR nessas duas seções. Então, qual é o além? Por favor.

4348

4349

4350 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, Anamma.  
4351 Vou passar a palavra para o Gabriel.

4352

4353

4354 **O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO (EnvironMentality)** – Gabriel, Anamma. Os  
4355 outros capítulos são capítulos relacionados ao mesmo tema do 48 horas e do  
4356 RVR, são eles pré condicionamento do teste tem esses dois que estavam citados  
4357 aí, têm o ponto 96, tem o ponto 05, tem o ponto 07, enfim, tem vários capítulos  
4358 que são do mesmo assunto um baseado no outro. Então, a ideia é deixar o  
4359 genérico part. 86 para não ir procurar em outras partes, e deixar em aberto a  
4360 preocupação que o Miyashita levantou está contornada no momento em que  
4361 escreveu nos outros artigos que os dois testes que são sendo objeto dessa  
4362 Resolução são o de 48 horas e o de reabastecimento. É claro que o que é preciso  
4363 fazer para executar esses dois testes tem que vir por inteiro, não adianta pegar só  
4364 aqueles dois capítulos lá que fica faltando.

4365

4366

4367 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
4368 CNI/Anfavea. Então, será que a gente poderia? Porque na proposta dos artigos  
4369 anteriores que tratavam dos limites, em algumas das propostas foi removida a  
4370 menção ao 48 horas. Então, será que a gente poderia colocar nesse texto aqui o  
4371 ensaio de 48 horas, segundo part. 86, para deixar bem claro que é só um ensaio  
4372 de 48 horas?

4373

4374

4375 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, Anamma.  
4376 Sim, podemos acrescentar aqui os ensaios de 48 horas, de evaporativas de 48  
4377 horas e de reabastecimento.

4378

4379

4380 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Redação?

4381

4382

4383 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Na primeira linha ali,  
4384 depois de provenientes de emissão evaporativa, medida em 48 horas, ou em  
4385 ensaio, na primeira linha, no final, depois de evaporativa, medida e ensaio de 48  
4386 horas.

4387

4388



4389 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Em ensaio  
4390 de 48 horas

4391

4392

4393 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Reabastecimento já  
4394 está contemplado.

4395

4396

4397 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Pergunto se  
4398 atende as questões externadas pela CNI, pela Anfavea? Verificando só a  
4399 possibilidade da convergência ou não. Anfavea?

4400

4401

4402 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
4403 CNI/Anfavea. O que a gente está discutindo agora é que nossa proposta para o L7  
4404 ainda remete a um procedimento de 24 horas, baseado nesse procedimento  
4405 americano. Então, aqui forçosamente entraria como 48 horas.

4406

4407

4408 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Acho que  
4409 teria que ser mencionado nos artigos anteriores. Então, 11 e 12, se é 24 e 48  
4410 horas. Fábio, temos que avançar, não é tão simples quanto deixa o 86 genérico,  
4411 parecia que era uma questão quase de, enfim, muito pontual, a gente está vendo  
4412 que não é, a gente já teve que recuperar parte de um dispositivo, teve que ver  
4413 parte em outro, está sendo mais complexo do que parecia. Se tiver como vir uma  
4414 redação rápida a gente espera o razoável, mas precisamos avançar, estamos no  
4415 art. 15 de 34, se não me engano. Mais as tabelas. Então, a gente precisa ter um  
4416 pouco de pragmatismo, porque essa proposta anterior já tinha tido uma  
4417 sinalização favorável.

4418

4419

4420 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, Anamma. Eu  
4421 não entendo muito essa preocupação porque aqueles dois pontos ali do 86 132.96  
4422 e 133.96 não dizem respeito a 24 horas, eles já se referiam ao 48 horas, porque a  
4423 exclusão desse complemento modificou, criou uma dificuldade a mais. Já estava  
4424 se referindo exclusivamente ao 48 horas e ao de reabastecimento, não tem 24  
4425 horas nesse aí.

4426

4427

4428 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Eu acho que  
4429 as questões estão colocadas. Eu acho os dois argumentos foram apresentados,  
4430 precisamos avançar, vou colocar em votação. Aqueles que concordam pela  
4431 redação do art. 15 original peço que se manifestem. Original, a primeira proposta.  
4432 3, 6 votos. 7 votos. Aprovado. Os contrários? 3 votos. Taxa. Parágrafos. § 1º. A  
4433 gente fez uma evolução na redação, mudança de forma basicamente e já fizemos  
4434 a leitura, vou colocar em votação o § 1º. Aquele que são favoráveis à proposta da

4435 9ª reunião, em vermelho, em tela, peço que se manifestem. 3. § 1º, proposta em  
4436 vermelho, da 9ª Reunião. 6, 3. 8 votos. 9. 10 votos. Fica vencida a proposta  
4437 alternativa em preto em cima que pode ser tachado. § 2º: para efeitos de  
4438 homologação será exigido apenas um ensaio por combustível. Não há propostas  
4439 de emendas. Alguém pede algum esclarecimento? Alguém membro precisa de  
4440 algum esclarecimento? Não? vou colocar em votação. Aqueles que concordam  
4441 com a proposta em tela que se manifestem, 10 votos. Aprovado. Temos uma  
4442 proposta de um novo parágrafo apresentado pela Anamma, seria o § 3º: durante  
4443 os ensaios em dinamômetro deverão ser registrados os parâmetros de comando e  
4444 a vazão de curva do Canister para avaliação da estratégia de purga. Acho que  
4445 vale, Fábio, uma rápida explicação de necessidade da inclusão.

4446

4447

4448 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Ok. Fábio,  
4449 Anamma. Hoje cada veículo tem uma estratégia diferente de purga, alguns fazem  
4450 a purga só em regime, digamos, de mais alta velocidade e mais alto toque e  
4451 outros fazem purga até em marcha lenta. Nós temos uma variação muito grande  
4452 no mercado, essa estratégia de purga que precisa ser melhor conhecida dos  
4453 órgãos de controle, principalmente, para inclusive observar se não está sendo o  
4454 veículo, o canister não está sendo purgado exclusivamente em uma ou em outra  
4455 situação. É para conhecimento do que está acontecendo efetivamente com as  
4456 emissões e com os controles das evaporativas.

4457

4458

4459 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Wanderley.

4460

4461

4462 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
4463 CNI/Anfavea. Vejo algumas dificuldades práticas em realizar isso daí, primeiro  
4464 está pedindo para medir a vazão de purga do Canister, isso daí vai implicar em  
4465 instalação de equipamentos específicos que seriam típicos equipamentos de  
4466 engenharia, que vão interferir na operação do sistema, quer dizer, tem que colocar  
4467 um rotâmetro ou algum equipamento que faça a medição de vazão e isso pode até  
4468 atrapalhar a passagem de gases e fazer operar de uma forma diferente. Então,  
4469 medição de vazão de gases e é uma coisa que complica. Registrar o pagamento  
4470 de comando também implica ter alguém registrando qualquer teste que seja feito  
4471 para homologação. Então, por exemplo, hoje em dia a gente tem pré testes que às  
4472 vezes são feitos no terceiro turno do laboratório, não tem nenhum engenheiro  
4473 acompanhando e fica complicado obrigar ter algum engenheiro que tenha algum  
4474 equipamento conectado no veículo, que é uma outra coisa que até os agentes  
4475 técnicos conveniados normalmente não gostam que tenha equipamento externo  
4476 conectado ao veículo, que isso aí obrigaria a ter esse equipamento e ainda ter  
4477 alguém que esteja com equipamento de gravação além do equipamento, quer  
4478 dizer, um computador conectado ao equipamento na porta OBD para fazer a  
4479 gravação dos dados em todos os testes de homologação. Se tiver, por exemplo,  
4480 um terceiro turno não vai ter ninguém capacitado para fazer esse tipo de coisa.

4481 Então, tem um monte de dificuldades práticas para executar isso daí. Eu acho  
4482 difícil ter esse parágrafo na Resolução e de uma forma prática.

4483

4484

4485 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Gilberto,**  
4486 depois o Fábio.

4487

4488

4489 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Assim, do nosso ponto de vista não  
4490 adianta você ter o registro se você não tem o controle, você registra e daí? Meu  
4491 veículo só purga em alto, qual o problema? Não está previsto em lei e então ele  
4492 pode só purgar em alta se for a estratégia do fabricante. Então, não faz muito  
4493 sentido fazer esse registro e não tiver um controle.

4494

4495

4496 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Fábio.**

4497

4498

4499 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Eu entendo que faz  
4500 sim um sentido a gente conhecer as estratégias de purga para saber como isso  
4501 ocorre na realidade quando o veículo está na rua. Agora, não vejo tanta  
4502 dificuldade assim em registrar os parâmetros, hoje se você instalar um leitor de  
4503 OBD ele registra isso no celular da pessoa, não precisa ter ninguém muito  
4504 especializado para realizar esse registro. Não vejo qual a dificuldade. E isso é  
4505 outro ponto importante, com esse registro a gente pode depois comparar com o  
4506 ensaio em campo, ou ensaio RDE para ver se o veículo está se comportando da  
4507 mesma forma no teste de laboratório e o teste de campo. Que é um dispositivo  
4508 importante para verificar a ocorrência ou não de eventuais fraudes e, enfim, para  
4509 saber se o comportamento equivale ao que ocorre na prática.

4510

4511

4512 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Alguma  
4513 outra manifestação? Acho que que as questões estão colocadas, eu vou colocar  
4514 em votação. Aqueles que são favoráveis à proposta da Anamma para o novo  
4515 parágrafo em tela se manifeste. 4 votos. Aqueles que são contrários? 6 votos.  
4516 Ficou vencida a proposta da Anamma. Avançamos pra a próxima sessão dos  
4517 procedimentos e garantia de durabilidade das emissões, FD. Art. 16: para as fases  
4518 PROCONVE L7 e L8 os fabricantes e importadores deverão comprovar o  
4519 atendimento aos gestão limites máximos de emissão de poluentes por 160.000  
4520 quilômetros ou 10 anos de uso. Vou ler também já os parágrafos. Para veículos  
4521 cujo os agrupamentos de motores classificados conforme NBR 14.008/12012,  
4522 tenham previsão de anuais maiores que 15.000 unidades, os fatores de  
4523 deterioração FD deverão ser determinados conforme norma ABNT 14.008/2012 ou  
4524 norma sucedânea referendada pelo Ibama, dentro de um prazo máximo permitido  
4525 de 24 meses após o ano subsequente em que o critério de vendas anuais foram  
4526 ultrapassados. § 2º: para veículos cujos agrupamentos de motores classificados

4527 conforme NBR 14.008/2012, tenham previsão de vendas anuais até 15.000  
4528 unidades, poder-se-ão adotar opcionalmente os valores de fatores de deterioração  
4529 conforme tabela 4, do anexo desta Resolução. § 3º: durante aquisição dos fatores  
4530 reais de deterioração de 160.000 quilômetros, para os casos de família de  
4531 veículos que já tenham a FD determinado para 80.000 quilômetros, será  
4532 considerado o FD real, caso este seja maior que o FD constante na tabela 4 do  
4533 anexo desta Resolução. Há uma proposta alternativa oferecida pela Anamma.  
4534 Para os casos de famílias de veículo que já tenham FD determinado para 80.000  
4535 quilômetros poderá alternativamente ser considerado um FD para 160.000  
4536 quilômetros, extrapolado linearmente a partir do FD real para 80.000 quilômetros  
4537 caso este seja maior que o FD constante na tabela 4 do anexo desta Resolução,  
4538 atendendo ao critério de família estabelecido pela norma NBR 14.008 para  
4539 160.000 quilômetros. Há uma proposta que foi apresentada pela Cetesb e  
4540 encampada pelos Estados, alternativa também. Para veículos que já tenham FD  
4541 determinado para 80.000 quilômetros, este deverá ser utilizado caso seja maior  
4542 que o FD constante na tabela 4 do anexo desta Resolução, até a obtenção dos  
4543 fatores previstos no § 1º. Tem uma proposta de exclusão do § 4º que diz: no caso  
4544 de agrupamento de motores estabelecidos conforme a norma ABNT 14.008/2012  
4545 ou norma sucedânea referenciada pelo Ibama, que já tenha sido determinado e  
4546 que tenha sofrido alterações no sistema de pós tratamento, as correções dos FD  
4547 deverão atender os procedimentos estabelecidos em Instrução Normativa a ser  
4548 emitida pelo Ibama. § 5º: é facultado ao fabricante importador apresentar FD  
4549 obtido para cada poluente de forma aditiva. E há uma proposta de substitutivo da  
4550 CNI para esse § 5º: é facultada ao fabricante e importador apresentar FD obtido  
4551 para cada poluente de forma aditiva, e aí vem a diferença, devendo, neste caso,  
4552 aplica-los a todos os poluentes. Então, agora que tivemos uma visão geral do  
4553 artigo vamos voltar ao caput, voltar ao caput e vamos deliberar em partes. O caput  
4554 só tem a proposta original. Pergunto se há proposta de texto alternativo. Há?  
4555 Pergunto se algum membro precisa de algum esclarecimento? Então, vou colocar  
4556 em votação, Caput do art. 16 em votação. Aqueles que concordam com a redação  
4557 em tela se manifestem, por favor. 4. 9. Então, nove votos. Aprovados. § 1º.  
4558 também não há redação alternativa, pergunto se algum membro precisa de algum  
4559 esclarecimento. Não havendo vou colocar em votação. Aqueles com concordam  
4560 com o § 1º, com a redação exposta, peço que se manifestem. Aprovado, nove  
4561 votos. § 2º, mesmo caso, não há texto alternativo, se nenhum membro precisa de  
4562 esclarecimento adicional vou colocar em votação. Aqueles que concordam se  
4563 manifestem, por favor. 9. 9 votos, aprovado. § 3º, aqui temos 3 propostas, ou  
4564 melhor 3, avança mais um pouco, vamos ver se são só 3 proposta. São 3  
4565 propostas. Bem, vamos entender melhor a diferença entre primeiro em relação a  
4566 Abema, Estados que... Em relação ao texto original. 80.000 quilômetros, para  
4567 veículos que já tenha sido determinado para 80.000 quilômetros estes deverão ser  
4568 utilizados caso sejam maiores que o FD constante. Vamos fazer o seguinte, vou  
4569 passar para cada um dos proponentes de emendas fazer uma rápida explicação e  
4570 a gente passa à deliberação na sequência. Pode ser? Então, alguém ainda  
4571 defende o texto original? Não. Anamma.  
4572

4573 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, Anamma. A  
4574 motivação da nossa sugestão aqui é que se você calcula ou mede um fator de  
4575 deterioração para 80,000 quilômetros ele teria em tese que, ele tem um limite que  
4576 é o limite de emissão que ele vai ter que atender após 80.000 quilômetros. Se eu  
4577 prorrogo esse limite por 160.000 quilômetros, o mesmo fator de emissão, o  
4578 mesmo fator de deterioração que levaria a próximo do limite de 80.000 vai fazer  
4579 ele ultrapassar. Eu tenho que extrapolar esse fator de deterioração e garantir que  
4580 ele ainda assim não ultrapasse o limite nos 160.000 quilômetros. Então, eu posso  
4581 extrapolar isso linearmente. Essa foi a motivação.

4582

4583

4584 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
4585 Fábio. Vou passar para o Rui fazer a defesa da proposta.

4586

4587

4588 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Aí era uma proposta de  
4589 transição, nós estamos saindo de uma durabilidade de 80.000 quilômetros para  
4590 uma durabilidade de 160.000 quilômetros, então haverá modelos que durante a  
4591 determinação da durabilidade de 160.000 quilômetros eles estariam num hiato de  
4592 qual fator aplicar. Então, nós entendemos que caso ele tenha um fator de 80.000  
4593 quilômetros superior ao fator tabelado, então deve ser aplicado o fator real  
4594 daquele veículo até a sua efetiva determinação em 160.000.

4595

4596

4597 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Por favor.

4598

4599

4600 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
4601 CNI/Anfavea. Só queria pedir um esclarecimento, qual a diferença dessa proposta  
4602 para o § 3º original, porque parece que tem o mesmo conceito. A única diferença  
4603 que eu vejo é o fato de dizer veículos que já tenham FD determinado e no § 3º fala  
4604 em famílias de veículos que já tenham FD determinado, mas o conceito parece o  
4605 mesmo. E me preocupa se virar veículo simplesmente e não famílias de veículo,  
4606 porque no caso de um veículo se o veículo já tem o FD determinado para 80.000  
4607 quilômetros, eu troco o catalisador para um de carga maior, que vai ter uma  
4608 durabilidade melhor, que configure como um família diferente, um agrupamento  
4609 diferente de emissões, mesmo assim, sendo o veículo eu teria que continuar  
4610 usando o fator de 80.000 quilômetros que é maior, mas se eu estou colocando um  
4611 catalizador maior não faria sentido isso. Então, eu acho que seria mais voltado a  
4612 famílias de veículos, conforme a norma existente.

4613

4614

4615 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Rui,  
4616 esclarecer, por favor?

4617

4618

4619 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Muito oportuna a observação  
4620 do Eduardo. Eu acho que nós poderíamos melhorar a redação colocando o termo  
4621 que vem da própria norma ABNT que seria agrupamento de veículos. Acho que  
4622 então ficaria no art. 3º para agrupamento de veículos, e aí segue, para  
4623 agrupamento de veículos e aí segue a frase conforme está. Acho que evita  
4624 qualquer dúvida. Perfeito, Eduardo.

4625

4626

4627 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Pergunto se  
4628 responde a colocação feita pelo Eduardo?

4629

4630

4631 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
4632 CNI/Anfavea. Sim, eu acho que com agrupamento já tira aquela minha dúvida,  
4633 mas ainda assim fica parecendo, não entendi qual então seria a diferença para o §  
4634 3º original.

4635

4636

4637 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Rui.

4638

4639

4640 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Só melhoria de redação, a ideia é  
4641 exatamente a mesma.

4642

4643

4644 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
4645 CNI/Anfavea. Então, para mim está Ok.

4646

4647

4648 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Todos  
4649 esclarecidos? Não havendo proposta alternativa vou colocar em votação na ordem  
4650 das propostas. Aqueles que são favoráveis à proposta original, como está em tela,  
4651 se manifestem. Não houve votos, está rejeitada. Aqueles que são favoráveis à  
4652 proposta da Anamma, peço que se manifestem. 2 votos. Aqueles que são  
4653 contrários à proposta da Anamma? Complemento, 8. Então, está rejeitada a  
4654 proposta da Anamma também. Aqueles que são favoráveis à proposta Abema. 8.  
4655 Contrários? 2. Aprovada a proposta Abema. § 4º. Só há uma proposta, nós já  
4656 fizemos a leitura, pergunto se há proposta de redação alternativa? Tem a proposta  
4657 de exclusão, é verdade. Temos duas propostas então, uma é o texto original e a  
4658 outra proposta, a outra proposta é de supressão defendida por Cetesb e vou pedir  
4659 ao Rui para fazer o esclarecimento. Borsari.

4660

4661

4662 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, Cetesb. Sim, aquele já está ...  
4663 O que está dito aí já está perfeitamente contemplado nos artigos, nos parágrafos  
4664 anteriores.

4665 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Essa  
4666 referência a sistemas de pós tratamento e que tenha sofrido alterações no sistema  
4667 de pós tratamento, isso já foi contemplado? Isso é relevante? É só uma dúvida,  
4668 porque há diferença, o resto parece que não traz nenhuma novidade.

4669

4670

4671 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, Cetesb. No momento em que a  
4672 gente está falando de agrupamento de veículos, aí está dizendo agrupamento em  
4673 motores conforme 14.008. Quando você diz agrupamento de veículos você  
4674 engloba o motor e também o pós tratamento que faz parte desse veículo.

4675

4676

4677 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok.  
4678 Obrigado. Wanderley.

4679

4680

4681 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
4682 CNI/Anfavea. Na verdade esse parágrafo aqui ele trata de alterações de  
4683 catalisador depois de já ter feito a durabilidade de emissões, determinado os FDs  
4684 reais. Foi feito um procedimento na AEA que acho até já teve de ser enviado  
4685 para o Ibama para regulamentar como fazer alterações de catalisadores depois de  
4686 ter determinado os FDs reais e como corrigir esses FDs reais baseado em peças  
4687 com envelhecimento acelerado. Então, eu acho que é uma coisa que não deveria  
4688 ser excluída.

4689

4690

4691 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari. Ok.

4692

4693

4694 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Você retira a  
4695 proposta de supressão. É isso? Então, pela manutenção do texto. É isso? Ok.  
4696 Então, com isso temos só uma proposta em tela. Há mais alguma demanda de  
4697 esclarecimento? Não havendo vou colocar em votação. Os membros que são  
4698 favoráveis ao § 4º peço que se manifestem. Aprovado, 10 votos. § 5º: é facultado  
4699 ao fabricante ou importador apresentar FD obtido para cada poluente de forma  
4700 aditiva. E tem uma proposta da CNI/Anfavea que acrescenta a expressão  
4701 devendo, neste caso, aplica-lo a todos os poluentes. Wanderley.

4702

4703

4704 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
4705 CNI/Anfavea. Aqui é mais para esclarecer como aplicar os fatores de forma  
4706 aditiva, quer dizer, é para deixar claro que não se deve aplicar para alguns fatores  
4707 de forma aditiva e outros de forma multiplicativa. Se o fabricante ou importador  
4708 optar por usar aditivo vai ter que usar aditivo para todos os poluentes.

4709

4710

4711 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Ok.**  
4712 Obrigado. Todos esclarecidos? Vou colocar em votação. Aqueles que são  
4713 favoráveis a essa nova proposta apresentada pela CNI, peço que se manifestem.  
4714 10 votos, aprovado. Fica vencida a proposta original. Art. 17: métodos de ensaio  
4715 de durabilidade alternativos poderão ser aprovados pelo Ibama desde que o  
4716 fabricante, aí faltou o E ali, e o importador. Eu vou sugerir a gente consultar o que  
4717 a CTAJ fez com o e/ou porque isso tomou quase uma hora na outra reunião e eles  
4718 mudaram. Então, estão colocando e/ou. Então, se os senhores concordarem a  
4719 gente já facilita o trabalho e a CTAJ vai ficar feliz. Então, os métodos de ensaio de  
4720 durabilidade alternativos poderão ser aprovados pelo Ibama desde que o  
4721 fabricante ou importador comprove a equivalência ou maior rigor em relação à  
4722 norma ABNT 14.008/2012 ou norma sucedânea referendada pelo Ibama. E tem  
4723 um Parágrafo Único, uma vez aprovado o método alternativo, o prazo para  
4724 determinação do FD deverá ser aprovado pelo Ibama. Não havendo proposta  
4725 alternativa, pelo vejo não há aqui uma outra, pergunto se alguém tem alguma  
4726 demanda de esclarecimento? Não havendo, vou sugerir a gente aprovar o  
4727 conjunto, o caput e o Parágrafo Único. Ok? Aqueles que são favoráveis peço que  
4728 se manifestem. Aprovado, por 10 votos. O caput e o Parágrafo Único entramos na  
4729 nova sessão dos Sistemas de Diagnose de Bordo – OBD. Art. 18: será publicado  
4730 pelo Ibama em até 2 anos a partir da entrada em vigor dessa Resolução  
4731 regulamentação para OBD para ser aplicada e implementada para os veículos das  
4732 fases PROCONVE L7 e PROCONVE L8, a ser denominado de OBD-BR 3. Há  
4733 algumas propostas alternativas, vamos conhecê-las. Anamma, será publicada pelo  
4734 Ibama em até 2 anos a partir da entrada em vigor desta Resolução  
4735 regulamentação para OBD para ser aplicada e implementada para os veículos das  
4736 fases L7 e L8, a ser determinado OBD-BR 3, até aqui está igual. E aí vem a  
4737 diferença, tomando como referência o disposto no CFR Título 40 part. 86. O que  
4738 está ali? 86. É isso mesmo? É ponto aí? É e? 86, § 86.1806? Ok. *On-Board*  
4739 *Diagnostics*. Então, essa é a diferença da Anamma, essa é a parte final, tomando  
4740 como referência o disposto no CFR 40 Part. 86 § 86.1806. Tem uma proposta  
4741 também da CNI/Anfavea. Será publicada pelo Ibama em até 30 meses, a  
4742 diferença aí de prazo, de 24 anterior para 30, antes da entrada em vigor da fase  
4743 L7, o outro falava após, a partir a entrada em vigor, esse é 30 meses antes da  
4744 entrada em vigor da fase L7, regulamentação OBD para ser aplicada e  
4745 implementada para os veículos das fases L7 e L8, a ser denominada OBD BR 3. E  
4746 há também uma proposta do Ibama. O Ibama deverá publicar ou referenciar a  
4747 Norma Técnica Brasileira em até 2 anos, a partir da entrada em vigor desta  
4748 Resolução, regulamentação para OBD para ser aplicada e implementada para  
4749 veículos da fase L7 e L8 a ser denominada OBD BR3. Vamos por partes, essa do  
4750 Ibama nova em relação à original, qual é a diferença? Parece que são as mais  
4751 próximas. Ruan. É o quê? Expressão norma técnica? Será publicado pelo Ibama  
4752 regulamentação por Norma Técnica. É isso? Ok. Está esclarecido. Em relação a  
4753 da Anamma, tomando como referência o CFR 40 Part. 86. E a da CNI é mais  
4754 diferente porque tem prazo diferente e ao invés de ser a partir da entrada em vigor  
4755 é antes da entrada em vigor da L7. Então, o do Ibama acho que já está  
4756 esclarecido, a mudança de redação simples, vou pedir Anamma fazer uma rápida



4757 explicação da motivação da inclusão desse dispositivo, e depois para a CNI fazer  
4758 a defesa da proposta. Fábio.

4759

4760

4761 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, da Anamma.  
4762 A motivação é simples, no CFR, nesse § 86.1806 já estão especificadas lá  
4763 diversas, quais os parâmetros que têm que ser disponibilizados, uma série de  
4764 especificações que seria importante que constasse no estudo e no que for  
4765 determinado aqui nessa publicação do Ibama. Então, é para ter um norte de por  
4766 onde que deve ser feita essa regulamentação nova. É mais nesse sentido.

4767

4768

4769 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
4770 Fábio. Pergunto ao Fábio se fosse substituída a palavra regulamentação por  
4771 norma técnica, porque isso facilitaria a aproximação com a proposta do Ibama.

4772

4773

4774 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, Anamma.  
4775 Sem problemas.

4776

4777

4778 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então,  
4779 vamos substituir. Gilberto, podemos convergir essa duas? Só para a gente  
4780 diminuir o número de propostas para deliberação. Trocando por Norma Técnica.  
4781 Não. Vê ali na proposta do Ibama, embaixo, é a última. Por Norma Técnica  
4782 Brasileira. Agora peço à CNI que faça uma explicação. E podemos retirar então a  
4783 proposta do Ibama? Ok. Retiramos a do Ibama, retirada pelo proponente.

4784

4785

4786 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
4787 CNI/Anfavea. Explicando a diferença de prazo.

4788

4789

4790 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Por favor,  
4791 Eduardo, pode continuar.

4792

4793

4794 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Ok. Eduardo Miyashita,  
4795 CNI/Anfavea. A questão é de prazo de desenvolvimento para a indústria para  
4796 requisitos novos de OBD BR3. Existe todo um desenvolvimento que precisa ser  
4797 feito para OBD, não é uma coisa simples, existem desenvolvimento de software,  
4798 muitas vezes até de hardware, quando, se forem requeridos novos sensores os  
4799 módulos de controle dos motores precisam ser revistos, precisa ter um prazo de  
4800 desenvolvimento para tudo isso, e depois ainda o caso de calibração que é um  
4801 procedimento bastante extenso, que envolve muita rodagem e muita  
4802 quilometragem nos veículos para garantir que não vai haver falhas não detectadas

4803 ou detecção falha, quer dizer detecção falsa de falhas, que são grandes  
4804 problemas que a gente tem. E isso demanda muito tempo de desenvolvimento.  
4805 Esse prazo é de 30 meses que é solicitado pela Anfavea, é o mínimo que a gente  
4806 considera razoável para novos requisitos de OBD antes de entrar num  
4807 determinado veículo. Com o prazo original proposto de 2 anos a partir da entrada  
4808 em vigor da Resolução, significa que isso poderia ser publicado, digamos, que a  
4809 Resolução seja publicada agora em dezembro de 2018, significa que os requisitos  
4810 de OBD BR3 poderiam ser publicados até dezembro de 2020, só que dezembro  
4811 de 2020 a indústria já tem que estar finalizando o desenvolvimento para no 1º  
4812 semestre de 2021 já estar homologando os veículos para a fase L7. E aí não tem  
4813 como só saber os requisitos de OBD que têm que ser desenvolvidos logo antes de  
4814 homologar. É impossível em poucos meses dessa publicação até a homologação  
4815 colocar novos conteúdos, novos hardwares, novos softwares de OBD e ainda  
4816 fazer a calibração. Isso é totalmente inviável. Então, o prazo de 30 meses antes  
4817 da entrada em vigor da L7 é o mínimo que a gente vê como razoável para novos  
4818 requisitos de OBD BR3.

4819

4820

4821 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – O Gilberto  
4822 quer fazer ali uma correção no texto. Por, favor pode fazer.

4823

4824

4825 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
4826 Ibama. Justamente, é publicado Ibama ou Norma Técnica por ele referendada.  
4827 Referenciada pelo Ibama.

4828

4829

4830 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então,  
4831 Fábio, o que o Gilberto está dizendo é subir ali, como estava ali embaixo na  
4832 proposta do Ibama, mudar só o início da proposta de vocês. O Ibama deverá  
4833 publicar ou referenciar, em até 2 anos, Norma Técnica Brasileira para OBD. É  
4834 isso? Porque da forma como está ali parece que o Ibama vai ter que publicar uma  
4835 norma brasileira e poderia... Só para já ficar convergência onde é possível.

4836

4837

4838 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – *De acordo.*

4839

4840

4841 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Se eu puder  
4842 fazer o uso da palavra. Gilberto, Ibama. É justamente essa questão, é o contrário,  
4843 a Anfavea precisa de 30 meses antes da L7, a gente colocou que a partir da  
4844 publicação 2 anos. Então, a gente está aí falando de um ano para determinar. A  
4845 ideia do Ibama colocar essa publicação ou referenciar Norma Técnica é para ver  
4846 se auxilia na rapidez da publicação da determinada da especificação da OBD  
4847 BR3. A gente já teve uma experiência em publicar Instrução Normativa com um  
4848 OBD, uma norma extremamente técnica, densa, a gente teve que publicar como

4849 anexo de uma Instrução Normativa e informado em regulamento, se isso puder ser  
4850 adiantado por Norma Técnica para gente é tranquilo. Então, se a gente está  
4851 falando aqui em até 2 anos o nosso prazo limite seria 18 meses a partir da  
4852 publicação, e aí a gente não está mais discutindo tempo, está discutindo 6 meses  
4853 antes de diferença da proposta da Anfavea. 18 meses.

4854

4855

4856 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, ao  
4857 invés de 2 anos, 18 meses. Como a gente está numa proposta conjunta  
4858 Ibama/Anamma, pergunto à Anamma se há alguma objeção.

4859

4860

4861 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Não há objeção.  
4862 Só...

4863

4864

4865 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Então,  
4866 vamos substituir ali em até 18 meses. Pode continuar, Fábio, só para ir adiantando  
4867 aqui.

4868

4869

4870 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Só acrescentar um  
4871 detalhe em relação ao que falou o Miyashita. Enquanto não tiver a Resolução  
4872 pronta, enquanto não decorrer nesses 18 meses, não tiver publicado, como a  
4873 gente já colocou ali, o que terá como norte, como referência o CFR, pode se  
4874 começar o desenvolvimento com base no que já tem no CFR, a forma como vai  
4875 ser feita vai ser seguindo esses preceitos.

4876

4877

4878 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
4879 Fábio. Mourão e depois o...

4880

4881

4882 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (Sesbra)** –  
4883 Passando para a professora Carmem.

4884

4885

4886 **A SR<sup>a</sup>. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Era para... Carmen,  
4887 Sesbra-ICCT. Era para reforçar essa questão dessa referência, ajudando nesse  
4888 ponto que Anfavea colocou do prazo, já existe então uma referência, ela vai ser  
4889 trabalhada, mas já dá para começar esses desenvolvimentos e ajustes do  
4890 desenvolvimento do veículo. Então, essa proposta da Anamma é bem consistente.

4891

4892

4893 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
4894 Eduardo. Wanderley vai ceder a palavra para o Eduardo.

4895 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
4896 CNI/Anfavea. Isso dá uma insegurança tremenda para a indústria de não saber  
4897 exatamente o que tem que fazer, e assim, é uma diferença gigantesca o OBD 2  
4898 americano tal como mencionado ali são requisitos extremamente severos, é um  
4899 salto gigantesco que não normalmente não se faz de uma vez só nas  
4900 regulamentações brasileiras e é impossível trabalhar com uma incerteza tão  
4901 grande entre o conteúdo que pode ser discutido numa norma brasileira de OBD  
4902 BR3 e o conteúdo total que existe no OBD 2 Americano. Isso daí é totalmente  
4903 inviável não saber até 6 meses antes da homologação, ou que seja mesmo 1 ano  
4904 antes da homologação, a gente não saber qual vai ser o conteúdo de OBD que  
4905 tem que atender. Pode ser que a gente faça um desenvolvimento extremamente  
4906 caro, um investimento de milhões e milhões de dólares, colocar centenas de  
4907 dólares em cada veículo para tentar atender um OBD 2 Americano sendo que  
4908 depois pode ser que nas discussões da OBD BR3 se chegue à conclusão não  
4909 precisa de tanto ou que os passos podem ser ‘fazados’, por exemplo, entre L7 e  
4910 L8, que seria eu acho que muito mais razoável já que nós vamos ter duas fases de  
4911 PROCONVE L7 e L8 que tenha algum conteúdo novo para L7 e um conteúdo  
4912 maior aproximando do OBD 2 Americano, em L8. Eu acho que não convém agora  
4913 já colocar como requisito para L7 ou OBD 2 completo americano, é um passo  
4914 muito grande a indústria não tem como atender nesse prazo, e ainda mais  
4915 sabendo que isso pode ser definido só daqui há 18 meses, que vai ser quando já  
4916 está sendo finalizado o desenvolvimento da engenharia e não tem como  
4917 acrescentar conteúdo novo. Esse tipo de conteúdo não pode ser acrescentado, ele  
4918 tem que ser... No meio de desenvolvimento de projetos, ele tem que ser previsto  
4919 desde o início do projeto porque implica em investimentos gigantescos e toda o  
4920 remodelamento do projeto em relação ao que foi previsto no início. Isso é  
4921 totalmente inviável para a indústria. Então, nós mantemos aqueles 30 meses  
4922 antes da entrada em vigor que, na verdade, dá uma diferença de praticamente um  
4923 ano e meio, isso se considerar que vai entrar vigor em 2022 porque existe ainda  
4924 uma proposta que vai ser discutida de 2021, que é exatamente os 2 anos a partir  
4925 de agora. Então, significa que quando eu tiver homologado só depois que eu vou  
4926 saber o que eu tinha que ter atendido de OBD BR3. Isso é impossível.

4927  
4928

4929 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
4930 Fábio. Bem, parece que as questões já estão colocadas, pergunto se tem alguma  
4931 demanda de esclarecimento além daqueles que já foram prestados, senão vou  
4932 colocar em votação. Temos aí uma proposta original, a proposta da Anamma que  
4933 foi... Ela foi teve convenção com a do Ibama, pode colocar Anamma e Ibama. E  
4934 tem a proposta da CNI/Anfavea. Aqueles que... Vamos votar só para não ficar  
4935 dúvida. Bem, aqueles membros que são favoráveis ao art. 18 original, peço que se  
4936 manifestem. Não teve votos. Aqueles que são favoráveis à proposta da Anamma  
4937 para o art. 18, Anamma e Ibama, peço que se manifestem. 7 votos. Aqueles que  
4938 são contrários. 2. 3. Então, vencida a proposta da Anamma e Ibama, e por sua vez  
4939 a proposta da CNI/Anfavea ficou superada. Vencida. Avançando. Temos os  
4940 parágrafos, § 1º: a regulamentação para OBD será aplicada para veículos

4941 equipados com motorizações do ciclo diesel e com ignição por centelha. Há  
4942 alguma proposta alternativa? Há alguma demanda de esclarecimento? Vou  
4943 colocar em votação. Aqueles que são favoráveis ao § 1º peço que se manifestem.  
4944 Estamos em votação. 3, 4, 5, 6. 10, aprovado. § 2º: os critérios de padronização  
4945 do OBD, incluindo, mas não se limitando a conectores, códigos de falha, serviços  
4946 de diagnose, protocolos de comunicação, deverão manter a padronização do OBD  
4947 para veículo leves determinado pelas instruções normativas do Ibama 126/2006 e  
4948 24/2009, pela norma ISSO 15.031. Há uma proposta alternativa, trazida pela  
4949 Anamma, com a seguinte redação: os critérios de padronização do OBD,  
4950 incluindo, mas não se limitando a conectores e códigos de falha, serviço de  
4951 diagnose, protocolos de comunicação, deverão manter a padronização do OBD  
4952 para veículos leves e obedecer a todos os requisitos das instruções normativas do  
4953 Ibama 126/2006 e 24/2009 e das normas ISSO 15.031. Part. 1 a 7 e ISO 15.765  
4954 Part. 4. Ela é parecida com a proposta original, mas acrescenta referências  
4955 normativas. Não é isso? A outra proposta já é outro parágrafo, a gente examina  
4956 daqui há pouco. A Anamma faz um rápido esclarecimento da necessidade de  
4957 incluir essa referência no final?

4958

4959

4960 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Sim. Ela inclui essa  
4961 referência no final, que complementa a outra Norma ISSO e estabelece também  
4962 que devem atender a todos os requisitos porque antes já houve discussões de se  
4963 usar só alguns pontos, alguns itens das normas. Então, a gente só quis garantir se  
4964 usasse a norma completamente.

4965

4966

4967 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Bem, feito o  
4968 esclarecimento, pergunto se há alguma outra intervenção necessária, senão vou  
4969 colocar em votação. Luiz Antônio.

4970

4971

4972 **O SR. LUIZ ANTONIO GARCIA CORRÊA – TITULAR (Abema)** – As normas ISO,  
4973 aquelas duas que foram citadas, instruções normativas do Ibama elas são  
4974 complementares?

4975

4976

4977 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Fábio.

4978

4979

4980 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Sim, são  
4981 complementares, elas tratam do mesmo assunto, mas se complementam.

4982

4983

4984 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Todos  
4985 esclarecidos? Algum membro gostaria de fazer alguma intervenção antes de  
4986 colocarmos em votação? Ok. Então, em votação. Membros favoráveis à redação

4987 apresentada pela Anamma, que se manifestem. Então, 8 votos. Contrários? 2  
4988 votos. Aprovada a proposta da Anamma e rejeitada a proposta original. Tem a  
4989 proposta de um novo parágrafo também trazido pela Anamma. O Sistema OBD  
4990 deverá permitir acesso e independentemente do uso de equipamentos disponíveis  
4991 apenas no fabricante ou de uma senha aos parâmetros determinados no CFR  
4992 Título 40 parte 86 §86.1806-05 para monitoramento em tempo real durante os  
4993 ensaios de emissão, através do conector OBD, de maneira a possibilitar a  
4994 exploração dos dados recolhidos sem necessidade de decodificação. A não ser  
4995 que essas informações sejam normalizadas. Em discussão. Fábio pode fazer uma  
4996 rápida defesa?

4997

4998

4999 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Talvez só uma  
5000 sugestão, André. Fábio, da Anamma. São 3 parágrafos que nós estamos  
5001 sugerindo, a inclusão talvez pudesse...

5002

5003

5004 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok.  
5005 Podemos fazer para entender o contexto geral. Na sequência temos os códigos de  
5006 falhas, data de início e de respectivos reparos devem permanecer gravados,  
5007 mesmo após a desconexão elétrica das baterias do veículo, pelo prazo mínimo de  
5008 400 dias consecutivos. E outro parágrafo. A regulamentação do OBD BR3 deverá  
5009 complementar a Resolução Conama 418/2009, com a definição dos parâmetros  
5010 de inspeção complementares a serem verificados a partir do OBD. Acho que  
5011 podemos parar aqui, já que são as 3 proposta que a Anamma trouxe e depois a  
5012 gente continua. Vou deixar só o Fábio concluir a explicação e passo para você,  
5013 Wanderley.

5014

5015

5016 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, Anamma.  
5017 Essa sugestão desse 3 parágrafos ela tem diversas vantagens a nosso ver.  
5018 Primeiro que você estabelece quais, uma lista mínima de parâmetros que devem  
5019 poder ser acessados para você verificar como é o funcionamento do veículo. São  
5020 os parâmetros que estão relacionados lá no CFR, que foi mencionado, e esses  
5021 parâmetros, uma das funções disso daí seria quando houver suspeita, como no  
5022 caso que aconteceu já internacionalmente de fraudes, de desconexão da forma de  
5023 funcionamento do veículo no laboratório com que o ocorre na rua, eu poder  
5024 monitorar essas coisas e verificar se de fato está se comportando diferente o  
5025 veículo na rua ou em laboratório ou não. Então, essa é uma vantagem. O outro  
5026 ponto aqui a gente mencionaria até que esse registro deve ficar guardado por 400  
5027 dias é para que se possa verificar num programa de inspeção verificar as falhas  
5028 que ocorreram com o veículo durante um eventual programa de inspeção veicular.  
5029 Então, precisa que fique gravado durante um período suficiente para que ocorra  
5030 uma nova inspeção futura. Então, esses foram os motivos principais dessa  
5031 sugestão.

5032

5033 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
5034 Fábio. Está em discussão. Wanderley já estava inscrito.

5035

5036

5037 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita  
5038 CNI/Anfavea. O que me preocupa é principalmente esse parágrafo XXX com esse  
5039 prazo mínimo de 400 dias consecutivos, porque com a desconexão elétrica das  
5040 baterias do veículo não existe nenhum meio de controlar esse prazo no veículo,  
5041 isso vai significar que o veículo vai precisar ter alguma coisa como... Todo veículo  
5042 vai ter um GPS para pegar a data do satélite, alguma coisa assim para controlar  
5043 os 400 dias? Então, vai ter que ter uma bateria, além das baterias do veículo vai  
5044 ter que ter uma bateria dentro do módulo para garantir a manutenção das datas. É  
5045 uma coisa que é inviável, não tem como sem as baterias o veículo controlar o  
5046 prazo de 400 dias.

5047

5048

5049 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Antes de  
5050 passar a palavra eu só queria lembrar, antes de passar a palavra só lembrando,  
5051 assim, discussões parecidas que a gente já teve. No P8, que tinha uma redação  
5052 parecida, vinha os códigos de falhas, datas de início e de reparos e duração das  
5053 falhas, ainda tinha a duração, devem permanecer gravados por pelo menos 720  
5054 dias mesmo após a desconexão elétrica das baterias do veículo. Então, só para  
5055 gente não perder a referência, esse assunto já foi trazido para a questão de  
5056 ônibus e caminhões, e lá depois de um grande debate se chegou ao número 720  
5057 dias para que se tivesse um mínimo de tempo necessário para que ações de  
5058 fiscalização pudessem ser feitas, senão não adianta ter o sistema que apaga os e  
5059 você não consegue verificar uma eventual infração. Então, já discutimos isso, só  
5060 estou lembrando que isso não é um assunto novo, ele é novo para leves, mas nós  
5061 já discutimos esse conceito anteriormente. Passo a palavra para o Gilberto. É o  
5062 Rui? Gilberto e depois o Rui pode complementar.

5063

5064

5065 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
5066 Ibama. Vou comentar sobre essa primeira proposta do § XX que é justamente, a  
5067 gente está trazendo aqui uma nova citação ao CFR 40 nessa parte, sendo que a  
5068 gente acabou de aprovar o artigo no caput falando que a gente vai tomar como  
5069 referência o disposto. Então, marca uma referência é saber justamente adequar o  
5070 que pode ser regulamentado, baseado ali no que o CFR está trazendo. Já aqui  
5071 nesse propósito já está me dando um comando para que siga exatamente isso  
5072 aqui, essa parte, para que o monitoramento em tempo real ocorra dessa forma.  
5073 Então, para mim ficou uma sensação de que não bastou a gente já citar que todo  
5074 o capítulo, toda a parte eu vou ter que já tomar como referência, mas nesse caso  
5075 aqui é indiscutível que vai ter que ter uma OBD BR3 seguindo dessa forma. Eu  
5076 acho que isso está incluído lá e pode trazer aqui uma questão de engessar  
5077 normativamente o que se espera com o OBD BR3. Então, eu não colocaria essa  
5078 proposta.

5079 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Só para ser  
5080 didático, você, a sua posição é de supressão desse XX. Você é contrário a esse  
5081 parágrafo.

5082

5083

5084 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Eu estou  
5085 fazendo um comentário já colocando, mas obviamente a Anamma depois pode  
5086 trazer os argumentos. A questão dos códigos de falha e o prazo mínimo a gente  
5087 não tinha isso para veículos leves. Então, é um ganho colocar esse ponto aqui na  
5088 proposta, então, eu acho que cabe uma discussão. E com relação a regulamentar,  
5089 complementar a Resolução a 418, a 418 é para frota e para veículo em uso, vão  
5090 ter muitos veículos que já estão, todos os veículos antes de entrar na fase eles  
5091 não vão ter essa codificação. Então, obviamente uma vez que a gente tem isso  
5092 regulamentado e os veículos da fase L7 e L8ja estejam em uso, para esses casos  
5093 a regulamentação vai poder acompanhar, vai poder existir. Então, essa  
5094 complementação aqui ela é para um ponto que não cabe colocar aqui para a 418.  
5095 A gente esperaria que todos as inspeções veiculares acontecessem, que  
5096 levassem em conta na questão de emissões o uso dos dados do OBD, mas a  
5097 gente está começando esse passo agora com essa publicação. Eu gostaria de  
5098 passar a palavra para o Rui, para complementar.

5099

5100

5101 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Eu acho que é só um esclarecimento para  
5102 a Anfavea quanto a essa questão dos 400 dias. Acho que houve algum mal  
5103 entendimento aí. Atualmente... Desculpe. É Rui, Cetesb; Atualmente quando você  
5104 desconecta a bateria os códigos de falha que estão registrados no sistema OBD  
5105 eles se perdem e a ideia é que você dentro de uma futura inspeção e manutenção  
5106 dos veículos que você possa fazer essa avaliação através do Sistema OBD.  
5107 Então, não significa que a bateria do carro vai ficar desconectada 400 dias,  
5108 significa que mesmo após uma desconexão, ao reconectar a bateria todos os  
5109 códigos anteriores eles estejam, continuam gravados ali dentro, que numa  
5110 inspeção de manutenção você possa verificar o que aconteceu com o veículo nos  
5111 últimos 400 dias. Essa que é a ideia.

5112

5113

5114 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Eduardo.

5115

5116

5117 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
5118 CNI/Anfavea. Na regulamentação americana existe até um serviço de OBD que é  
5119 o serviço 0A que regulamenta alguns códigos que são permanentes, códigos de  
5120 falha permanentes, os Permanentes DT-SIS, mas até onde eu sei parece que não  
5121 são todos, existe uma regulamentação específica e isso aqui está criando outra  
5122 jabuticaba, alguma coisa diferente da regulamentação existente  
5123 internacionalmente e que só vai existir no Brasil criando mais dificuldades. Poderia



5124 ser talvez padronizado para a serviços OA, alguma coisa assim, mas não citar  
5125 esses prazos de 400 dias que vai ser uma coisa difícil de controlar e desenvolver.

5126

5127

5128 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Fábio.**

5129

5130

5131 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Gostaria de  
5132 responder um pouco a dúvida do Gilberto. Na verdade aquele primeiro parágrafo  
5133 que a gente sugeriu ali ele não está chamando todos os procedimentos do CFR,  
5134 não está chamando OBD completo do CFR, o que eu estou dizendo ali é que eu  
5135 preciso ter acesso minimamente aos parâmetros que estão relacionados lá. Não é  
5136 a mesma, não substitui aquela regulamentação que será feita pelo Ibama, pode-se  
5137 até colocar aqui até que seja publicada a regulamentação do Ibama e etc.,  
5138 complementar com uma frase como essa, mas o que a gente está colocando aqui  
5139 é só que eu devo ter acesso àqueles, minimamente àqueles parâmetros que estão  
5140 lá. Quanto ao 3º parágrafo que nós sugerimos, na regulamentação da OBD deverá  
5141 complementar a Resolução, obviamente não é para os veículos antigos que não  
5142 tinham esse OBD, pode-se colocar aqui para os veículos atendidos por esta  
5143 Resolução, se for mais confortável.

5144

5145

5146 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Atende,  
5147 Gilberto?

5148

5149

5150 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Gilberto,  
5151 Ibama. Mas para complementar a Resolução Conama só outra Resolução, uma  
5152 Instrução Normativa ou outra regulamentação não complementa. Então, a redação  
5153 precisaria de um ajuste para ter esse entendimento trazido pelo Fábio, pela  
5154 Anamma.

5155

5156

5157 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Fábio.

5158

5159

5160 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) –** Fábio, da Anamma.  
5161 Peço então que se você puder sugerir a redação nós estamos abertos a alterar, se  
5162 for o caso. Como seria uma redação mais aceitável nesse sentido?

5163

5164

5165 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama) –** Gilberto,  
5166 Ibama. Meu problema é que o OBD BR3 ele deve atender essa Resolução, ele vai  
5167 observar os critérios do CFR e esses critérios podem ser utilizados futuramente  
5168 pela Resolução 418. Então, não preciso colocar aqui que essa complementação,  
5169 já que ela vai ser posteriormente publicada. E no § 2º, como o Rui lembrou, já tem

5170 ali alguma questão de padronização de obedecer os requisitos das Instruções  
5171 Normativas. De fato, apesar da preocupação com a frota em uso eu não consigo  
5172 vislumbrar aqui essa complementação por meio desse parágrafo.

5173

5174

5175 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Fábio.** E  
5176 vamos encaminhar para votação. Acho que os pontos já estão se repetindo.

5177

5178

5179 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) – Fábio, Anamma.**  
5180 Esse 3º parágrafo está gerando muita confusão, e de fato, deixa ele para  
5181 regulamentar.

5182

5183

5184 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Então vocês**  
5185 **retiram a proposta?**

5186

5187

5188 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) – Vamos retirar essa**  
5189 **3º proposta.**

5190

5191

5192 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Retirada a**  
5193 **proposta do 3º. Vamos na ordem, então, o § XX, algum esclarecimento adicional?**  
5194 **Podemos colocar em votação? Posiciona lá, por favor, Ruan. Não. Ele vai**  
5195 **posicionar, só um minuto. § XX: o Sistema OBD deverá permitir acesso**  
5196 **independente do uso de equipamentos disponíveis, apenas o fabricante ou de**  
5197 **uma senha aos parâmetros determinados pelo CFR Título 40 parte 86 §86.1806-**  
5198 **05 para monitoramento e tempo real durante os ensaios de emissão através do**  
5199 **conector OBD, de maneira a possibilitar a exploração dos dados recolhidos, sem a**  
5200 **necessidade de decodificação, a não ser que essas informações sejam**  
5201 **normalizadas. Todos esclarecidos? Vou colocar em votação. Aqueles que são**  
5202 **favoráveis à redação apresentada pela Anamma, peço que se manifestem. 6**  
5203 **votos. Aqueles que são contrários? 4 votos. Aprovado. Parágrafo seguinte: os**  
5204 **códigos de falhas, datas de início de respectivos reparos devem permanecer**  
5205 **gravados mesmo após a desconexão elétrica das baterias do veículo, pelo prazo**  
5206 **mínimo de 400 dias consecutivos. Aqueles que são favoráveis à proposta da**  
5207 **Anamma peço que se manifestem. 8. Aqueles que são contrários? 2 votos.**  
5208 **Aprovados. O último foi retirado e tem mais um último parágrafo desse artigo que**  
5209 **é uma proposta apresentada pela Cetesb, depois a gente renumera o parágrafo, o**  
5210 **texto é: até a regulamentação do Sistema OBD BR3, os veículos da fase L7 e L8**  
5211 **deverão atender aos requisitos do Sistema OBD BR2 previstos na Resolução**  
5212 **Conama 354/2004. Não havendo proposta alternativa pergunto se há demanda de**  
5213 **esclarecimento. Não havendo coloco em votação. Aqueles que são favoráveis se**  
5214 **manifestem. 10 votos, aprovado. Com isso finalizamos aqui o art. 18. Art. 19:**  
5215 **veículos equipados com SCR que utilizam agente redutor líquido deverão atender**

5216 os requisitos do OBD estabelecidos pelo anexos IXA, IXB, IXC 11 e 14 do  
5217 regulamento N-ECE R4906 das Nações Unidas, até ser publicada a  
5218 regulamentação nacional equivalente pelo Ibama ou norma ABNT por ele  
5219 referenciada. Há propostas alternativas? Sim. Wanderley. Essa aí é exclusão, tem  
5220 o texto original, tem a proposta alternativa da CNI pela exclusão. CNI quer  
5221 defender a exclusão?

5222

5223

5224 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita  
5225 CNI/Anfavea. Na realidade as medidas para os veículos equipados com SCR já  
5226 estão contempladas quer dizer, as medidas para as casos de falha do sistema, ou  
5227 de falta de líquido reagente, ou alguma, algum problema, quer dizer, alguma  
5228 adulteração no sistema já estão contempladas na Instrução Normativa 24/2009.  
5229 Então, não precisaria ser regulamentada novamente aqui. E, além disso, um  
5230 problema de fazer essa referência ao regulamento, o N-ECE, é que ela traz o OBD  
5231 europeu completo, esses anexos IXA, IXB, IXC 11 e 14, eles não trazem somente  
5232 o que deve ser feito nos casos de sistemas com SCR, quer dizer, veículos com  
5233 CSR, ela traz... Ninguém está prestando atenção. Será que alguém está  
5234 prestando atenção no que estou falando? Bom, voltando aqui. As medidas  
5235 equipados de SCR já estão contempladas na Instrução Normativa de 24/2009,  
5236 quer dizer, então, tudo que tem que ser feito quando o veículo está sem reagente  
5237 ou quando tem o reagente fora da especificação ou quando existe alguma  
5238 adulteração no sistema já está contemplado na Instrução Normativa 24/2009. E  
5239 um problema de chamar um regulamento o N-ECE com todos os anexos IX A,  
5240 IXB, IXC, 11 e 14 é que isso traz todos os requisitos de OBD europeus, não  
5241 somente o que fazer no caso de problemas com Sistema SCR. Então, isso cria  
5242 também uma insegurança. A gente tem que atender o OBD BR2 o OBD BR3 ou  
5243 então tem que atender o meu OBD? A meu ver esse artigo, da forma como ele  
5244 está escrito, vai fazer com que até que seja publicada uma norma nacional, o  
5245 veículo tenha que atender o OBD completo, sendo que tem até a proposta anterior  
5246 que foi aprovada está fazendo referência ao CFR, quer dizer, não se quer mais a  
5247 referência ao meu OBD e sim ao OBD 2 Americano. Então, está caindo em  
5248 contradição aqui. Então, isso daí obrigaria a atender normas diferentes e fica difícil  
5249 desenvolver um veículo para isso.

5250

5251

5252 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Gilberto.

5253

5254

5255 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
5256 Ibama. Em concordância com a CNI e Anfavea, esse texto realmente não está  
5257 mais adequado, tendo em vista que a gente está seguindo exatamente o OBD  
5258 BR3, do Código Americano e o Código Americano também leva em consideração  
5259 esse SCR. Então, não faz sentido agora chamar o regulamento europeu para esse  
5260 ponto. Na verdade, também não faz sentido chamar, diferenciar nesse momento  
5261 no artigo veículos equipados com SCR, isso já é tecnologia da fase anterior.

5262 Então, todos os novos veículos eles já têm que seguir, enfim, vão ter que seguir  
5263 essa nova regulamentação, não faz sentido fazer essa diferenciação. Pela  
5264 exclusão. O Ibama também concorda.

5265

5266

5267 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
5268 Gilberto. Pode acrescentar ali Ibama. Pergunto se alguém tem alguma opinião  
5269 divergente dessa que está sendo discutida. Em não havendo, vou colocar... Você  
5270 tem? Não havendo divergência, vou colocar em votação a exclusão. Então em  
5271 votação. Quem é favorável à exclusão do art. 19 peço que se manifeste. 10 votos.  
5272 Aprovado. Tacha. Vamos para o 20. Todos os parâmetros de Estratégia Auxiliar  
5273 de Controle de Emissões, AECS, que altere a estratégia do controle de emissões  
5274 deverão ser detalhadamente descritos em seus conceitos e definições, forma de  
5275 atuação, conforme regulamento dos Estados Unidos da América, CFR Título 40  
5276 parte 86 §86.1806-05, e disponibilizados para o rastreamento durante o  
5277 funcionamento do veículo e aprovados pelo Ibama. Tem uma proposta alternativa  
5278 da Anamma. Deixa as duas para a gente comparar, Ruan, por favor. Todos os  
5279 parâmetros e estratégia auxiliar de controle de emissões, que alterem a estratégia  
5280 de controle de emissões deverão ser detalhadamente descritos em seus conceitos  
5281 e definições, condições para sua entrada em funcionamento. Essa diferença,  
5282 forma de atuação conforme regulamento CFR 40. Então, o acréscimo é de forma  
5283 de atuação. Não. Condições, condições determinantes para sua entrada em  
5284 funcionamento. É isso, Fábio? Ok. Então, essa é a diferença.

5285

5286

5287 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Inclusive no P8, se  
5288 não me engano tem mais uma redação.

5289

5290

5291 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok.  
5292 Esclarecida a proposta da Anamma vamos ver a proposta alternativa da CNI.  
5293 Todos os parâmetros de estratégia auxiliar de controle de emissões, que alterem a  
5294 estratégia de controle de emissão deverão ser aprovados pelo Ibama. É um  
5295 comando diferente. E na sequência Parágrafo Único: os parâmetros a serem  
5296 informados serão definidos pelo Ibama por meio de Instrução Normativa. Então,  
5297 peço ao Fábio para fazer uma rápida explicação, eu acho que é bem sucinto aí  
5298 dessas condições determinantes, e depois a CNI para fazer a defesa para a gente  
5299 poder encaminhar para a votação. Fábio.

5300

5301

5302 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, da Anamma.  
5303 A AECS ela permite que você desative momentaneamente, vamos dizer, um  
5304 sistema de controle de emissões numa determinada situação específica. Então, o  
5305 que nós estamos pedindo é que ele que seja descrito quais são essas condições,  
5306 em que condições é que eu vou permitir que uma AECS entre em funcionamento  
5307 e quais, exatamente, quais as condições de entrada em funcionamento dessas

5308 AECS. É basicamente isso, para distinguir isso de uma coisa que ocorre no uso  
5309 normal do veículo.

5310

5311

5312 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Certo**  
5313 Obrigado. CNI, Wanderley.

5314

5315

5316 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI) – Eduardo Miyashita**  
5317 CNI/Anfavea. Nossa preocupação de chamar diretamente o regulamento do CFR  
5318 norte-americano é que existem diferenças por causa da nossa realidade de  
5319 veículos flex. Então, têm coisas que podem precisar de estratégias diferentes e  
5320 que deveriam ser discutidas com mais tempo ao invés de ser simplesmente  
5321 copiados do CFR. Então, a proposta da CNI/Anfavea é que isso seja estudado e aí  
5322 uma vez estudado e discutido seja definido pelo Ibama por meio de Instrução  
5323 Normativa qual vai ser o conteúdo que a gente vai, quer dizer, nós não estamos  
5324 dizendo que não queremos disponibilizar os detalhes dos AECS, mas nós  
5325 entendemos que isso é importante sim, tanto que o caput do artigo também vai  
5326 continuar mantendo isso, mas não apenas copiar o CFR norte-americano, mais  
5327 sim estudar como ele pode ser adaptado à nossa realidade de flex no Brasil que é  
5328 diferente dos Estados Unidos.

5329

5330

5331 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Obrigado,**  
5332 Eduardo. Fábio.

5333

5334

5335 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional) – Fábio, da Anamma.**  
5336 Apenas para esclarecer que o objetivo desse artigo aqui é apenas distinguir o que  
5337 é uma estratégia de aumento de segurança, para ser usado em situações de  
5338 emergência, de uma estratégia normal. Isso não tem necessariamente nada a ver  
5339 com veículo flex. E o CFR também contempla veículos flex, eles têm poucos  
5340 veículos flex nos Estados Unidos, mas não tem nenhuma distinção feita para isso  
5341 lá. Não vejo porque seria tão diferente. Entendo que poderia manter a redação.

5342

5343

5344 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Fábio, só um**  
5345 detalhe, ali no final me parece que são, só para a gente arrumar a redação, a  
5346 gente está falando dos parâmetros, é que lá no final a gente remete aos  
5347 parâmetros aprovados pelo Ibama, não é isso? Todos os parâmetros de estratégia  
5348 auxiliar de controle de emissões que alterem a estratégia '*tarará, tarará, tarará*', e  
5349 disponibilizados para rastreamento durante o funcionamento do veículo é  
5350 aprovado. O que o Ibama vai aprovar são esses parâmetros de estratégia auxiliar.  
5351 É isso?

5352

5353

5354 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – E as condições  
5355 determinantes para a entrada em funcionamento. O Ibama deverá avaliar se isso é  
5356 aí é uma coisa que só vai entrar em um caso excepcional, ou se vai entrar toda  
5357 hora e desativar o controle de emissões.

5358

5359

5360 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ali no final,  
5361 só um detalhe, é aprovados ali no final. Tem algum outro comentário sobre esse  
5362 caput do art. 20?

5363

5364

5365 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
5366 CNI/Anfavea. Só comentando a diferença entre o flex fio americano e brasileiro,  
5367 que sabemos que lá nos Estados Unidos existem flex fio, mas o uso é tão  
5368 diferente daqui que para se ter uma ideia lá nos Estados Unidos as estratégias da  
5369 aprendizado de combustível elas normalmente fixam combustível ou para o E5,  
5370 quer dizer, o E10, que é o combustível padrão lá, ou para E85, não existe uma  
5371 operação intermediária. Lá nos Estados Unidos se considera que quem usa E85 é  
5372 só frotista que quando usa o E85 só roda em E85, quando usa E10 ele só roda  
5373 com E10 e praticamente não existe variação nisso daí. Então, é uma realidade de  
5374 operação totalmente diferente do Brasil. Só para ilustrar como o fato de existir flex  
5375 fio nos Estados Unidos não significa que tudo que se lá a flex fio pode ser usado  
5376 no flex fio no Brasil. Aqui no Brasil a gente sabe que todo mundo mistura  
5377 combustível, tem gente que até no mesmo abastecimento pede para abastecer um  
5378 tanto de um tanque, um tanto e outro, e lá nos Estados Unidos não existe isso.  
5379 Então, a operação de um flex fio lá é bastante diferente da operação de um flex fio  
5380 no Brasil.

5381

5382

5383 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
5384 Eduardo. Me parece que as posições estão bem definidas, vou colocar em  
5385 votação. Ok? Aqueles que são favoráveis à proposta apresentada pela Anamma  
5386 peço que se manifestem. 3, 6, 7. 8 votos. Os que são contrários. 2 votos. Fica  
5387 aprovada a proposta da Anamma e superada a versão original e a proposta  
5388 CNI/Anfavea. E por suposto Parágrafo Único referente. Pode tachar também.  
5389 Avançamos para a outra sessão, dos relatórios de valores de emissão. É porque  
5390 fazia referência ao mesmo assunto. Sessão dos relatórios de valores de emissão  
5391 de produção, RVEP. Art. 21: a partir da fase L7 em ensaios para efeitos de  
5392 obtenção de valores a serem reportados no RVEP poderão ser aplicados fatores  
5393 de amaciamento previamente determinados como redator da medição obtida nos  
5394 valores de NOx obtidos em veículos diesel novos e de material particulado obtidos  
5395 em veículos do ciclo Otto Novos com injeção direta e com baixa rodagem. Tem  
5396 uma proposta alternativa da CNI, a partir da publicação desta Resolução em  
5397 ensaios para efeito de obtenção de valores a serem reportados no RVEP poderão  
5398 ser aplicados fatores de amaciamento previamente determinados como redutor da  
5399 medição obtida nos valores de NOx obtidos em veículos de ISO Novos e de

5400 material particulado obtidos em veículos do Ciclo Otto Novos com injeção direta e  
5401 com baixa rodagem. Tem alguma outra proposta alternativa? Não. Então, peço  
5402 para a CNI fundamentar rapidamente a proposta para que a gente possa enviar  
5403 para votação.

5404

5405

5406 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
5407 CNI/Anfavea. A diferença está na entrada em vigor desse artigo, a proposta  
5408 original diz a partir da fase PROCONVE L7, e a proposta da Anfavea é que isso já  
5409 passa a valer assim que essa Resolução for publicada e, claro, a partir de ser  
5410 regulamentada por uma Instrução Normativa do Ibama, como ser feito isso. Então,  
5411 assim que essa, assim que isso seja regulamentado pelo Ibama já poderia entrar  
5412 em vigor até para os veículos da fase PROCONVE L6, não precisaria esperar pelo  
5413 PROCONVE L7 porque esses fenômenos que norteiam esse artigo já existem  
5414 hoje nos veículos L6 também.

5415

5416

5417 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Algum  
5418 entendimento divergente? Marcelo Bales.

5419

5420

5421 **O SR. MARCELO PEREIRA BALES (Cetesb)** – Marcelo Bales, Cetesb. A  
5422 proposta da CNI é inexecutável porque a partir da publicação já precisa ter também  
5423 uma Instrução Normativa pronta. Então, é impossível isso, publicar, já ter uma  
5424 Instrução Normativa, não dá para fazer tudo ao mesmo tempo. Então, é  
5425 inexecutável. Também vale a pena lembrar que a gente está falando de L7 e L8,  
5426 vamos deixar a L6 acabar naturalmente como vem sendo feito já há alguns anos,  
5427 não tem porque mexer em L6 agora.

5428

5429

5430 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
5431 Eu acho que os pontos estão bem colocados, vou colocar em votação. Aqueles  
5432 que são favoráveis à proposta original peço que se manifestem. É o que está em  
5433 preto. Então 2, 4, 5. 6 votos. Aprovado. Fica vencida a proposta CNI. Temos o  
5434 Parágrafo Único. Sobe um pouquinho, Ruan, o texto que a gente já vai vendo o  
5435 outro enquanto você faz o ajuste aí. Parágrafo Único: o procedimento por  
5436 obtenção e aplicação desses fatores deverá ser de acordo com a Instrução  
5437 Normativa a ser publicada pelo Ibama. Não há proposta alternativa, podemos  
5438 votar. Aqueles que são favoráveis ao Parágrafo Único peço que se manifestem. 2,  
5439 4, 5, 6, 7. 10. Aprovado. Nova sessão, emissões em condições reais, SCR. Tem  
5440 uma proposta de alteração no título de sessão, acho que a gente pode começar  
5441 por aí, da Anamma, ela sugere ao invés de emissões em condições reais,  
5442 emissões em tráfego real e muda a sigla, inclusive para o RDE. Eu lembro que...  
5443 Só concluindo. Eu lembro que a gente teve uma discussão parecida no P8, se viu  
5444 tráfego real era melhor, mas alguns entenderam que não valia a pena ficar  
5445 mudando as siglas, porque a maior parte das siglas vão ficar fazendo referência

5446 ao original. Só estou lembrando o ponto que a gente já discutiu e coloco em  
5447 discussão. Zuleika.

5448

5449

5450 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apramac)** – Eu só queria perguntar o horário  
5451 previsto para terminará reunião hoje?

5452

5453

5454 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ótima  
5455 pergunta, eu estava esperando o primeiro se manifestar em relação a isso. É o  
5456 prazo que nós pactuarmos, as reuniões em geral elas vão até 18 ou um pouco  
5457 mais, aí é uma questão que a gente tem que avaliar que é o seguinte, a gente tem  
5458 mais um item na nossa pauta é M5, a fase M5 que a gente ainda vai fazer o  
5459 exame, a leitura completa para depois iniciar a deliberação, assim como nós  
5460 temos feito. O ideal é que a gente consiga avançar o máximo possível aqui, ao  
5461 chegar ali próximo, a gente já está no art. 22, essa proposta tem 36 artigos, mas  
5462 os últimos artigos são as disposições gerais, são mais rápidos. Tem as tabelas e  
5463 tem o inicial também. O que ocorre? Quanto mais a gente avançar hoje menor é o  
5464 risco da gente ter que voltar para fazer uma outra reunião para votar um  
5465 pedacinho do M5 porque eventualmente não vai dar tempo de vencer em 2 dias,  
5466 que lá a gente tem duas etapas para fazer, como a gente não abriu o grupo de  
5467 trabalho porque a matéria está em regime de urgência, a gente faz sempre duas  
5468 etapas, uma de análise e uma de deliberação. Então, embora o M5 seja menor,  
5469 ele vai tomar um tempo porque a gente vai acabar fazendo duas leituras. Então, o  
5470 que a gente pode sugerir? Ir até às 19h00, é um sacrifício, eu entendo, todos  
5471 estamos cansados, viemos de longe, mas a gente tenta chegar pelo menos até o  
5472 art. 36 e deixa as tabelas e o prazo, se for o caso, para amanhã. Porque aí a  
5473 gente delimita o que falta, o que falta são as tabelas, as propostas já estão  
5474 apresentadas e o prazo que é uma questão objetiva também, não tem grandes  
5475 fatores técnicos a considerar. É a sugestão que eu faço. A gente prosseguir até as  
5476 19h00 porque aumenta as chances da gente conseguir chegar na sexta-feira com  
5477 o mandato concluído, o trabalho concluído de uma matéria que eu lembro, está  
5478 em regime de urgência, o regime de urgência ele traz para nós da Câmara  
5479 Técnica um dever diferenciado. Lembrando que só tem mais uma plenária  
5480 agendada, mais uma reunião ordinária agendada para a dia 28 e 29 de novembro.  
5481 Então, qualquer atraso pode inviabilizar a ida para a plenária e todo o esforço que  
5482 a gente está fazendo aqui ser em vão porque antes de ir para plenária tem que  
5483 passar na CTAJ, regimentalmente tem que ser 15 dias de antecedência, mais 15  
5484 dias a gente está próximo a um limite complicado de envio dessa matéria. Então, é  
5485 um pedido que eu faço, mas aí também não dá para ser algo sem limite, eu  
5486 sugeriria o limite de 19h00, e aí 19h00 a gente para onde estiver, mas tentando  
5487 chegar até o 36 deixando prazo e tabelas para amanhã no primeiro horário.  
5488 Podemos seguir assim? Mourão.

5489

5490



5491 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (Sesbra)** – Eu  
5492 sugeriria que a gente fizesse isso amanhã, estendesse o prazo até amanhã, até  
5493 às 19h00 ou até mais, isso em virtude, talvez as pessoas, eu, por exemplo, moro  
5494 aqui em Brasília e não estava preparado para ir, eu tinha até outra reunião. Então,  
5495 isso tem implicações de a gente não conhecer a agenda antes, mas me curvo à  
5496 maioria, obviamente.

5497

5498

5499 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Nós temos  
5500 aqui alguns, enfim, alguns Conselheiros que me passaram uma possível reunião  
5501 solicitada pelo Ministério referente a outra matéria no final do dia de amanhã,  
5502 então, eles teriam que sair, não sei se seria possível, não sei se está confirmado,  
5503 enfim, não está confirmado, ou seja, pode se confirmar e pode ser que esses  
5504 Conselheiros que já tinham se programado para essa outra reunião que é uma  
5505 matéria que está na pauta da próxima plenária, na terça-feira, tenham que sair e aí  
5506 tendo que sair a gente pode ficar sem quórum. Então, é um pequeno sacrifício,  
5507 mas que pode economizar uma viagem e na semana vem a gente ter que voltar  
5508 aqui. Podemos fazer um recesso de 10 minutos. Podemos. Então, são 17h30,  
5509 voltamos 17:40 e seguimos até às 19h00 em ponto.

5510

5511

5512 *(Intervalo)*

5513

5514

5515 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos  
5516 retornar. Vamos acomodar. Todo mundo já abastecido com seu café. Vamos lá?  
5517 Muito bem, já temos quórum, vamos continuar. Peço que quem ainda não se  
5518 acomodou que se acomode. Gabriel, Borsari, Rui, Gabriel Branco. Se quiser  
5519 conversar, pode conversar, mas conversa no corredor, não tem problema nenhum.  
5520 Vamos lá? Quem está fora ou entra ou então fecha a porta, por favor, para a gente  
5521 conseguir concentrar. Obrigado. Vamos lá. Paramos na sessão de emissões em  
5522 condições reais, a Anamma fez uma proposta de emissões em tráfego real, estou  
5523 localizando aqui o que ficou aprovado no P8, em P8 ficou da medição das  
5524 emissões em tráfego real, talvez pudesse até manter um paralelismo. Pode ser,  
5525 Fábio? Coloca ali, Ruan, da medição das emissões em tráfego real. Em P8 a  
5526 gente decidiu não colocar a sigla, não criar uma sigla nova para esse assunto.  
5527 Pode ser? Ou coloca o nome inglês com a sigla inglês ou não coloca. Então,  
5528 podemos aprovar essa mudança para ficar como fizemos no P8? Da medição das  
5529 emissões em tráfego real? Vou colocar em votação. Aqueles que concordam peço  
5530 que se manifestem. 6. 9. Aprovado. Art. 22: fica estabelecido a partir da fase  
5531 PROCONVE L7 a exigência de declarar a emissão dos gases CO, NOx, THC,  
5532 CH4, NMHC e CO2, e da autonomia de combustível calculada pelo método de  
5533 balanço de carbono em condições reais, de condução. CR. Tem uma proposta da  
5534 Anamma com uma redação um pouco diferente. Fica estabelecido a partir da fase  
5535 L7 a exigência de declarar a emissão em tráfego real, RDE, dos gases CO, NOx,  
5536 THC, CH4, NMHC, CO2, e da autonomia de combustível calculada pelo método

5537 de balanço de carbono para todos os tipos de veículos, além de MP, INP, número  
5538 de partículas para veículos Otto com injeção direta e diesel. Fábio.

5539

5540

5541 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, da Anamma.  
5542 Nós acrescentamos essa medição de material particulado principalmente por  
5543 causa dos, bom, veículo diesel que não tem mais material particulado, é preciso  
5544 controlar, e os veículos com injeção direta que também aumentam a emissão de  
5545 particulados. Então, nós acrescentamos a medição do material particulado nessa  
5546 análise. Nesse artigo.

5547

5548

5549 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. A gente  
5550 pode tirar aquela sigla que a gente tirou de cima? RDE? Ok? Então, com isso e as  
5551 explicações feitas eu pergunto se há algum pedido de esclarecimento? O Mourão,  
5552 passa para Carmem.

5553

5554

5555 **A SRª. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Eu queria só um  
5556 esclarecimento da factibilidade de fazer isso. Acho que tem ali para a Cetesb.

5557

5558

5559 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Rui.

5560

5561

5562 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Sim, a gente é desfavorável a  
5563 essa proposta porque o número de partículas ele não está nos limites nem do L7 e  
5564 nem do L8. Então, a gente entende que não faz sentido você controlar nas  
5565 emissões reais se você não está nem controlando na homologação.

5566

5567

5568 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Carmen.

5569

5570

5571 **A SRª. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Rui, só uma dúvida, essa  
5572 questão de não estar, aqui a gente está levantando, a pergunta... É Carmen.  
5573 Gravou? Desculpa. Carmen. A pergunta é mesmo que não esteja regulado esse  
5574 levantamento não seria interessante para se conhecer isso?

5575

5576

5577 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Assim, como pesquisa, desenvolvimento  
5578 interessante é, mas se você não está controlando você está exigindo isso do  
5579 fabricante depois você não vai tomar nenhuma ação de aprovar ou reprovar  
5580 aquele modelo. Então, não sei se isso justifica.

5581

5582

5583 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos  
5584 tentar objetivar, isso parece que já está bem esclarecido. Mas vamos lá, Carmen.

5585

5586

5587 **A SRª. CARMEN SILVIA CÂMARA ARAÚJO (ICCT)** – Carmen, Sesbra-ICCT. A  
5588 preocupação é que com a injeção direta se tem realmente que haver uma  
5589 preocupação com relação a isso e esse levantamento levaria à possibilidade, por  
5590 exemplo, de se verificar se é necessário complementar uma regulação. É só essa  
5591 a minha pergunta.

5592

5593

5594 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Os veículos com injeção  
5595 direta já estão sendo controlados na emissão da massa de partículas, assim como  
5596 as veículos diesel, eles não estão sendo regulamentados a contagem das  
5597 partículas, diferente do que ocorre com os veículos pesados da fase P8. Então,  
5598 nos veículos leves de passageiros nós não estamos requerendo a contagem de  
5599 partículas.

5600

5601

5602 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Fábio.

5603

5604

5605 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Apenas  
5606 complementando. Bom, primeiro a medição de NP pode ser tomada como valores  
5607 típicos para os veículos dessas fases. Além disso, pelo menos na nossa proposta,  
5608 nós estamos sugerindo sim um limite para contagem de partículas. Então, existe,  
5609 pelo menos, caso seja aprovada a proposta da Anamma, teria esse valor.

5610

5611

5612 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Wanderley

5613

5614

5615 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
5616 CNI/Anfavea. Bom, existem algumas dificuldades de ordem prática até para fazer  
5617 a medição de tudo isso que está proposto pela Anamma, quer dizer, porque isso  
5618 aqui é muito mais que é feito na Europa. Na Europa tipicamente é CO, NOx, CO2,  
5619 em um equipamento e outro para medição de número de partículas porque lá é  
5620 regulamentado o número de partículas. Aqui teria que acrescentar um outro  
5621 equipamento para medição de massas de partículas, que não é o mesmo do  
5622 número de partículas e outros equipamentos para medição de THC, CH4 e  
5623 NMHC. A minha empresa já fez um experimento de colocar esses equipamentos  
5624 num veículo pequeno, um RET compacto, sem a parte de particulados e isso, só  
5625 com isso e mais o condutor e a pessoa que vai controlar os equipamentos, que vai  
5626 ficar com o equipamento de registro, já chegou no peso bruto total do veículo.  
5627 Para colocar mais equipamentos além disso isso daí vai requerer muito mais  
5628 baterias, baterias pesam dezenas de quilos, às vezes centenas, e isso daí pode

5629 ficar até inviável de colocar num carro compacto como é típico aqui no Brasil, vai  
5630 exceder o peso bruto total do carro.

5631

5632

5633 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Acho que  
5634 está esclarecido, ainda tem uma questão da CNI que precisamos ali registrar.  
5635 Avança um pouco. Aí. Fica instituída a avaliação das emissões em condições  
5636 reais no procedimento de homologação. E acaba aí? E acrescenta um Parágrafo  
5637 Único. O Ibama publicará até que 31 de dezembro de 2020, com base em estudos  
5638 a serem realizados e com motivação técnica, os requisitos se técnicos e as  
5639 condições de contorno, os gases, os limites e as datas de início para avaliação  
5640 das emissões e da autonomia do combustível em condições reais. Avança um  
5641 pouco mais, Ruan. E aí tem uma série de parágrafos que nós veremos na  
5642 sequência, vamos nos debruçar sobre o caput. Temos a proposta original, temos a  
5643 proposta da Anamma, e temos a proposta da CNI. Sobre o caput alguém tem  
5644 alguma demandas de esclarecimento? Em relação aos proponentes? Gilberto.

5645

5646

5647 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
5648 Ibama Só uma questão de ficar mais claro mesmo, uma melhoraria no artigo  
5649 original colocando justamente esse em condições reais de emissão e tráfego real,  
5650 lá depois da exigência de declarar, em condições, de declarar a emissão em  
5651 tráfego real. Só para não ficar em condições reais.

5652

5653

5654 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Cópia só,  
5655 por enquanto, emissão em tráfego real. E colar lá em cima depois de declarar,  
5656 coloca ali depois de emissão. Na segunda linha, no início. Isso. Vou consultar,  
5657 mas coloca, por enquanto. Aí. Isso. Pergunto se gente pode fazer essa alteração,  
5658 tira o emissão agora. Pergunto se alguém se opõe a essa modificação na proposta  
5659 do texto original. E tira o final. É só uma realocação. Mudou o título e assim fica  
5660 coerente. Ok? Muito bem. Alguma demanda de esclarecimento adicional? Vou  
5661 colocar em votação. Aqueles que são favoráveis à redação do artigo... É  
5662 esclarecimento?

5663

5664

5665 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
5666 CNI/Anfavea. Na verdade a gente não fez a defesa do ponto da CNI/Anfavea.

5667

5668

5669 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Tudo bem,  
5670 correto, pode fazer a defesa.

5671

5672

5673 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Nós estamos propondo  
5674 aqui que haja um tempo maior do estudo das condições dos ensaios para o Brasil

5675 porque por um lado essa proposta completa aqui, lembrando que a proposta da  
5676 CNI/Anfavea também exclui todos os parágrafos seguintes, mas nessa proposta  
5677 original, por um lado chama os regulamentos europeus, o que causa já algumas  
5678 dificuldades porque existe uma correlação entre o ensaio rodado em tráfego real e  
5679 o ensaio em laboratórios, só que no caso da Europa isso é feito com o ciclo de  
5680 condução da WLTP, que não é rodado aqui. Então, isso vai criar uma contradição  
5681 com o nosso ciclo de condução que não é o WLTP. E por outro lado diz que é  
5682 para copiar a Europa, mas não copia, porque introduz gases novos que não estão  
5683 mostrados na Europa, TCH, CH<sub>4</sub>, NMHC. E isso não é medida na Europa, eles  
5684 inclusive, lá é considerado uma questão de segurança o fato de exigir cilindros de  
5685 hidrogênio embarcados no veículo. Para se ter uma ideia eu comentei do teste  
5686 que foi feito pela minha empresa com os equipamentos, o pessoal de segurança  
5687 do trabalho não permitiu que a gente dirigisse o carro na rua por causa dos  
5688 cilindros de hidrogênio. Assim, eles consideraram que é um risco de em caso de  
5689 acidente ter uma explosão no veículo, foi só permitido testes em laboratórios que  
5690 são ambientes controlados. Então, é uma coisa que não existe na Europa. Então,  
5691 por um lado está copiando o regulamento europeu e por outro não está  
5692 inventariando coisa nova e aí a gente cai em determinadas contradições que para  
5693 esclarecer tudo isso seria adequado que tivesse um prazo de discussão dessa  
5694 regulamentação ao invés de introduzir de uma vez sem muita discussão.

5695

5696

5697 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigado,  
5698 Eduardo. Gilberto. Rui.

5699

5700

5701 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb) –** Rui, Cetesb. Eu gostaria de discordar aí do  
5702 Eduardo pelo seguinte, o Ciclo WLTP, como eu falei ainda há pouco, ele não é tão  
5703 diferente do nosso Ciclo FTP 75, ele chega a ser em alguns momentos mais  
5704 severos com FTP 75, nos Estados Unidos também se roda veículos em condições  
5705 de tráfego real, que exatamente o procedimento é idêntico ao nosso. A questão do  
5706 Hidrocarbonetos eu lembro que os veículos pesados na Europa medem  
5707 hidrocarboneto, e a gente entende a importância de se medir hidrocarboneto em  
5708 condições reais porque a nossa frota ela é significativamente diferente da frota  
5709 Europeia, que está muito calcada em veículos diesel. Nós estamos calcados em  
5710 veículo da ignição por centelha e a gente entende que eles têm uma participação  
5711 importante na formação do gás ozônio na atmosfera. Então, a gente entende que  
5712 é muito pertinente controlar também a emissão de hidrocarbonetos em condições  
5713 de tráfego real.

5714

5715

5716 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Muito  
5717 obrigado, Rui. Eduardo e aí a gente segue para a votação do caput.

5718

5719

5720 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
5721 CNI/Anfavea. Só esclarecer, nos Estados Unidos não existe RD para veículos  
5722 leves, só pesados. E o fato de a gente medir TCH sendo 4 NMHCV, na realidade  
5723 ele não vai ser muito efetivo porque num teste de longa duração como no caso do  
5724 RDE essas emissões vão ser muito diluídas porque elas só acontecessem na fase  
5725 fria. E principalmente, entendo que a preocupação da Cetesb seja principalmente  
5726 com a etanol, o etanol todo mundo sabe, quer dizer, quem acompanha testes de  
5727 emissões sabe que emissões nas fases quentes do veículo são praticamente  
5728 nulas de NMHC, mesmo quando a gente mede o etanol não queimado tipicamente  
5729 a gente mede 0,000000 gramas por quilômetro, até a 4ª, 5ª casa decimal é zero o  
5730 etanol não queimado, e ele só aparece de forma relevante no primeiro minuto de  
5731 operação, quando fala de um teste que pela norma europeia tem no mínimo 90  
5732 minutos e pode ter até 120 minutos, isso a gente vai introduzir uma grande  
5733 dificuldade, risco de segurança para o veículo, para o motorista, para o operador  
5734 do equipamento que está do lado dele para medir nada porque vai ser diluído  
5735 totalmente na fase fria do veículo que, assim, vai ser muito menos relevante do  
5736 que o teste de laboratório.

5737

5738

5739 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
5740 Eduardo. Acho que os esclarecimentos já estão colocados, vou colocar em  
5741 votação. Coloca a original, por favor, Ruan. Em votação. Aqueles que são  
5742 favoráveis à redação original do art. 22 em preto na tela, peço que se manifestem.  
5743 3 votos. Aqueles que são contrários. 5. 3. 5. Abstenções? Está faltando alguém?  
5744 Deu só 9, alguém não votou. Vamos lá, gente, prestando atenção agora. O texto  
5745 original, tem 3 textos, vamos votar 3 textos em sequência, o primeiro o original que  
5746 ele é a proposta que veio Cetesb com MMA e Ibama, depois a Anamma fez um  
5747 acréscimo falando em número de partículas, a CNI fez a fundamentação alegando  
5748 inviabilidade de se proceder e depois a CNI trouxe uma outra redação um pouco  
5749 mais simples e limitando o número de poluentes a serem monitorados. Então, a  
5750 gente tem a proposta original, a proposta da Anamma e a proposta CNI. Então,  
5751 todos esclarecidos? Agora vamos votar o caput. Quem é favorável à proposta  
5752 original peço que se manifeste. 4. Quem é contrário? 5. Abstenções? 1. Ficou  
5753 rejeitada a proposta do texto original. Proposta da Anamma, quem é favorável? 4.  
5754 Quem é contrário? 6. Rejeitada. Já sabe o que vai acontecer. Proposta CNI, quem  
5755 é favorável? 4. Quem é contrário? 5. Rejeitado. Uma saudação à democracia,  
5756 precisamos entrar em consenso. Porque senão vai ficar sem nenhuma proposta.  
5757 Então, como nenhuma proposta logrou êxito, ainda abrimos a possibilidade de  
5758 uma proposta de convergência, senão vai ficar sem comando. Pergunto se há  
5759 convergência entre a proposta da Anamma e a proposta do texto original, se for  
5760 retirada a referência a número de partículas, que foi o ponto que foi levantada a  
5761 inviabilidade tanto pela Cetesb quanto pela CNI. Fábio.

5762

5763

5764 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, da Anamma.  
5765 A gente estava discutindo exatamente isso, poderíamos colocar ali ou número de  
5766 partículas.

5767

5768

5769 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Além de MP  
5770 ou número de partículas.

5771

5772

5773 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Número de  
5774 partículas. Ou um ou outro.

5775

5776

5777 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ou nenhum.  
5778 Estou tentando convergir. Isso é esse essencial? Porque assim, os setores que  
5779 apresentam propostas alternativas alegam inviabilidade técnica. Se esse ponto for  
5780 superado a proposta de vocês pode convergir para original e há um entendimento  
5781 majoritário.

5782

5783

5784 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Mas a questão era o  
5785 número de partículas.

5786

5787

5788 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, qual  
5789 a sua proposta? emenda sobre a sua emenda.

5790

5791

5792 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Então, ali em  
5793 material particulado, massa de partícula ou número de partículas, se for mais fácil  
5794 medir número, mede número, se for mais fácil medir massa, mede massa

5795

5796

5797 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Pela  
5798 discussão o que eu me recordo é que a objeção foi referente a partícula, quando  
5799 cresceu partículas tanto... Alguns setores dos Estados quanto do setor produtivo  
5800 alegaram que não é viável tecnicamente por conta inclusive de alterações que  
5801 teriam que ser feitas no veículo. Gilberto.

5802

5803

5804 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
5805 Ibama. De fato, apesar da votação ter sido sem dar comando, aí é preciso ter, é  
5806 preciso instituir o controle de tráfego real. E aí estou observando aqui, lá no § 2  
5807 original, que não tem nenhuma contribuição, ele coloca justamente os ensaios que  
5808 devem ser realizados conforme o previsto no regulamento europeu, até que seja  
5809 publicada a Instrução Normativa do Ibama ou norma referenciada. Então, isso

5810 suporia inclusive a necessidade de ter uma determinação dos poluentes logo no  
5811 caput. Então, a proposta, e até a gente votou favorável da CNI, é simplesmente  
5812 entrar em vigor, instituir e aí depois tem os regulamentos. Foi por isso, e aí já  
5813 justificando o voto, por isso que a gente foi favorável já que o 22 original e  
5814 Anamma não entraram, por isso a gente votou favorável com a CNI.

5815

5816

5817 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Então,  
5818 todos estão esclarecidos da importância do comando. Nesse momento estou  
5819 vendo que a proposta que apresenta maior possibilidade de êxito é a proposta da  
5820 CNI. Pergunto se a CNI reapresenta e a gente refaz a votação, já que não tem  
5821 membro defendendo, nesse momento, a proposta do texto original e a proposta do  
5822 Anamma já foi defendida e não houve, houve uma pequena alteração colocando  
5823 MP ou NP. A CNI reapresenta a proposta para a gente fazer a votação?

5824

5825

5826 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI)** – Wanderley, CNI.  
5827 Sim, vou passar para o Eduardo.

5828

5829

5830 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
5831 CNI/Anfavea. Então, a proposta seria manter o caput da proposta CNI/Anfavea  
5832 mantendo os parágrafos abaixo que a gente tinha solicitado para excluir. Certo?  
5833 Eu acho que podemos conciliar dessa forma.

5834

5835

5836 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Então  
5837 feito esse esclarecimento, vamos refazer? Zuleika.

5838

5839

5840 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – Zuleika, da Apromac. É que a  
5841 proposta do Ibama de apoiar a proposta do CNI remete ao Parágrafo Único, em  
5842 que você diz que o Ibama publicará, aí você completaria essa simples instituição  
5843 de uma avaliação pelos parágrafos, que apesar de que a CNI está propondo a  
5844 exclusão de todos os parágrafos. A pergunta que eu quero fazer, o Ibama  
5845 publicará até 31 de dezembro 2020, essa é uma proposta que está... Não, tá. É a  
5846 proposta da CNI. 2020 é um prazo que a gente não está ainda discutindo prazos.

5847

5848

5849 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Não  
5850 entramos ainda nesse parágrafo, queria perguntar se a CNI mantém. Antes de a  
5851 gente discutir o conteúdo queria perguntar, que o Eduardo disse que poderia  
5852 aceitar, a Anfavea aceitaria o parágrafos e não pediria a exclusão. Como a após  
5853 da Anfavea é incluir um Parágrafo Único e excluir os demais eu queria só  
5854 perguntar se nessa proposta última de vocês, vocês também estão abrindo mão



5855 dos Parágrafo Único. Só para orientar a discussão. Sim. Então, Zuleika, a gente  
5856 nem abre a discussão porque o proponente retirou a proposta.

5857

5858

5859 **A SR<sup>a</sup>. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apramac)** – Zuleika. Continuo com a mesma  
5860 questão, é que daí você não tem prazo nenhum, e daí como que você vai aplicar  
5861 aquilo que foi retirado do... Ao se retirar o caput do 22 original e supondo que a  
5862 proposta da Anamma não seja vencedora, numa hipótese, porque senão a gente  
5863 vai chegar no impasse de novo. É por isso que estou preocupada.

5864

5865

5866 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Você está  
5867 correta, Zuleika, vou passar a palavra para o Rui.

5868

5869

5870 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Eu perguntaria à Anfavea se eles  
5871 concordariam no parágrafo que eles propuseram colocar no início da fase L7,  
5872 porque está em aberto a data. Então, a pergunta é se coordenaria em determinar  
5873 o ponto de início.

5874

5875

5876 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Você diz no  
5877 Parágrafo Único. Não. No artigo, no caput

5878

5879

5880 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – No caput do artigo.

5881

5882

5883 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Fazer  
5884 referência ao L7 como na proposta original. Não é isso? então, Anfavea. Acordo. A  
5885 Anfavea está sinalizando que concordou, vamos trazer então essa referência,  
5886 Ruan, lá do texto original, sobe, volta no texto, copia ali, só um minuto, por favor, a  
5887 partir do fase PROCONVE L7, entre vírgulas, e Anfavea já sinalizou  
5888 favoravelmente. A gente colocar isso lá na proposta dela, fica instituída, aí, depois  
5889 de instituída, vírgula, cola, a partir da fase PROCONVE L7 avaliação das  
5890 condições emissões em condições reais. Ah, sim, a gente tinha feito ali uma  
5891 alteração, avaliação das emissões em condições, em condições de tráfego real.  
5892 Vê como está no título da sessão. Emissões em tráfego real. Emissões em tráfego  
5893 real. Retira a sigla. Esse no procedimento de homologação fica instituída a partir  
5894 da fase L7 avaliação das emissões em tráfego real no procedimento de  
5895 homologação. É isso? Então com isso acredito que nós temos condição de votar o  
5896 caput com essa nova proposta. Agradeço o esforço de todos. Vamos colocar em  
5897 votação. Alguém ainda defende... A Anfavea tinha pedido a palavra, por favor,  
5898 Fábio.

5899

5900

5901 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, da Anamma.  
5902 Na nossa proposta nós concordamos em retirar o material particulado e deixar, aí  
5903 ficaria similar à proposta original.

5904

5905

5906 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Então, você  
5907 diz para retirar do além até o final.

5908

5909

5910 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Isso. Exatamente.  
5911 Todos os tipos de veículo.

5912

5913

5914 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Não fica  
5915 igual à proposta original? Aí a diferença, então vocês estão retirando a proposta?  
5916 Porque fica iguais a original. Vocês retiram a proposta. Ok. Por enquanto estamos  
5917 mantendo a original. Qual é a diferença? Gente, só para a gente entender o que  
5918 está acontecendo. Na proposta original tem o comando, a data de início, a partir  
5919 da L7 e também tem os gases, ele cita quais são os gases que estão  
5920 considerados nesse escopo. Na proposta da CNI ela foi ajustada para ter também  
5921 o prazo, mas ela não especifica os gases e o Gilberto lembrou que há um § 2º que  
5922 diz que vai ser feita uma norma e lá vai ser estabelecido, os ensaios deverão ser  
5923 realizados conforme previsto em regulamento europeu até que seja publicada  
5924 Instrução do Ibama. Ou seja, já tem uma norma para o período de transição e  
5925 depois vai ter uma norma que vai estabelecer não só quais são os gases como  
5926 vários outros critérios, imagino. Então, não haveria necessidade de especificar  
5927 esses gases ali no caput do artigo. Não é isso, Gilberto? Então, com esse  
5928 esclarecimento eu ainda pergunto alguém ainda defende a proposta original? Sim.  
5929 Então, temos duas propostas, temos a proposta original, a Anamma retirou sua  
5930 proposta, temos uma proposta original e temos a proposta da CNI que foi  
5931 encampada também pelo Ibama. Ok? Todos esclarecidos em relação ao que vai  
5932 ser votado?

5933

5934

5935 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Eu entendo que em  
5936 qualquer das propostas onde está dito em condições reais de tráfego por emissão  
5937 vai ser trocado posteriormente...

5938

5939

5940 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos  
5941 trocar agora, vamos trocar de uma vez. Fala onde tem que ser corrigido.

5942

5943

5944 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Na proposta original  
5945 termina em condições reais de condução. Seria então em tráfego real.

5946

5947 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Tira essa  
5948 parte. Para em carbono, já vamos ajustar. Então tira daí até o final e em cima já  
5949 está em tráfego real. Ok? Bem, todos esclarecidos? Mourão.

5950

5951

5952 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (Sesbra)** –  
5953 Você poderia só especificar qual é a diferença entre as duas, claramente para que  
5954 todos entendam?

5955

5956

5957 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos lá.  
5958 Vamos fazer isso. As duas propostas determinam o comando para a partir do  
5959 início da L7, as duas fazem referência a tráfego real, e no procedimento do  
5960 homologação. A única diferença é que a proposta original especifica no caput  
5961 quais são os gases que devem ser monitorados. A proposta da CNI e o que foi  
5962 explicado pelo Ibama ela não faz referência aos gases, mas tem um comando que  
5963 nós ainda vamos deliberar que é o § 2º, que ele diz que deve ser observada as  
5964 normas, tira a seleção, os regulamentos europeus 2016, 427/2016 e 646 até que  
5965 seja publicada a Instrução Normativa do Ibama ou norma referenciada pelo Ibama.  
5966 E nessas normas estariam estabelecidos além dos poluentes, é isso Gilberto?  
5967 Também demais critérios que devem ser observados para essas medições. É  
5968 correto isso? A gente pode dizer que nessas normas estão determinados os  
5969 poluentes? Que essa é a diferença agora para que a gente possa decidir. Gilberto.

5970

5971

5972 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Ele  
5973 estabelece os poluentes, não sei se todos estavam aqui no texto original, mas o  
5974 que eu entendi, a votação, você tinha as 3 propostas, nenhuma foi aceita. Quando  
5975 a gente voltou agora que você comentou que tem nova proposta e voltou a  
5976 proposta original, obviamente eu não vou apoiar a proposta de entrada em vigor.  
5977 Da proposta de só da instituição. Então, a proposta ali Anfavea/Ibama a gente não  
5978 apoia. Só para ficar claro. Então, a gente vai retornar no texto original aqui e  
5979 trazendo emissões de gases, enfim...

5980

5981

5982 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Como está  
5983 na tela. Como está na tela? Gilberto, como está na tela? Bem, todos esclarecidos?  
5984 Vou colocar em votação, acho que a gente já debruçou bastante tempo sobre  
5985 essa questão. Aqueles que são favoráveis ao art. 22, em preto, como está na tela,  
5986 peço que se manifestem. Então, 2, 4, 5, 7. Aprovado. Com isso a proposta da CNI  
5987 fica vencida. Temos os parágrafos. § 1º: os ensaios de ECR deverão ser  
5988 executados. Aqui tem uma questão, como a gente tirou a sigla, depois a gente  
5989 passa aqui o texto por extenso. Só para a gente não perder tempo agora, só estou  
5990 fazendo o registro. Os ensaios de ECR deverão ser executados com o mesmo  
5991 veículo objeto dos ensaios de emissão de poluentes provenientes do  
5992 escapamento realizados em laboratório. Esses textos de parágrafo até o § 5º eles

5993 não têm propostas alternativas, podemos ler o conjunto e votar o conjunto? Sim?  
5994 Wanderley.

5995

5996

5997 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA – TITULAR (CNI) – Wanderley, CNI.**  
5998 Vou pedir ao Saltini para fazer um esclarecimento.

5999

6000

6001 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Saltini.**

6002

6003

6004 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea) – Marco Saltini, CNI/Anfavea.**  
6005 Desculpa, André, voltar no anterior porque nós estamos fazendo uma coisa que é  
6006 incongruente, nós estamos estabelecendo uma quantidade de gases no caput e  
6007 estamos fazendo referência a uma Norma Europeia que não mede esses gases  
6008 todos. Então, nós vamos ficar com um buraco. A proposta original da Anfavea era  
6009 exatamente a gente começar um processo de elaboração de uma norma,  
6010 determinar exatamente o que a gente vai medir no Brasil, foi elencado aqui  
6011 problemas que a gente tem de, por exemplo, circular com cilindro de hidrogênio  
6012 nas vias, é um problema e nós vamos ter que equacionar isso, saber como a  
6013 gente vai fazer isso e base aquilo que a gente estudasse, dentro de um prazo o  
6014 para Ibama fazer, todos nós iremos estar fazendo junto, e a gente publicava qual  
6015 seria o procedimento. Agora nós aprovamos uma quantidade de gases e uma  
6016 norma para medir a quantidade de gases, mas essa norma não mede toda essa  
6017 quantidade de gases. Então, vai ter algum buraco aí no meio, como a gente faz  
6018 para fazer isso. É só essa preocupação para a gente não estabelecer uma coisa  
6019 que não é aplicável depois.

6020

6021

6022 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Obrigado. O**  
6023 **comando diz os ensaios deverão ser realizados conforme previsto em**  
6024 **regulamento europeu 427.646.se tem um poluente que não está previsto ele não**  
6025 **vai ser feito até que seja publicada a Instrução Normativa do Ibama. Eu acho que**  
6026 **assim, não tem, é incongruência normativa, tem uma questão interpretativa uma**  
6027 **vez que possivelmente a norma vigente que foi colocada para um período de**  
6028 **transição não tem no seu escopo a abrangência que foi aprovada. Então, nesse**  
6029 **caso você vai justificar se não tiver uma norma do Ibama que o regulamento está**  
6030 **vigente não contempla aquele poluente. Quando tiver norma do Ibama vai ser a**  
6031 **mesma análise. Tem todos os poluentes? Imagino que o Ibama vai contemplar**  
6032 **todo esse escopo. Se não tiver, a mesma questão. Sim, Saltini.**

6033

6034

6035 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea) – Marco Saltini, CNI/Anfavea.**  
6036 **Eu só não me sinto confortável no caput dizer que tenho a exigência de declarar a**  
6037 **emissão e não tenho como fazer isso. Eu entendo que justificaria, olha não posso**

6038 declarar porque não tenho, mas eu posso ser cobrado também em algum  
6039 momento e alguém falar: não, está escrito que você tem que declarar.

6040

6041

6042 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Certo.**  
6043 Mourão.

6044

6045

6046 **O SR. LUIZ ERNESTO BORGES DE MOURÃO SÁ – SUPLENTE (Sesbra) –**  
6047 Mourão, Sesbra. A gente podia colocar simplesmente no que for aplicável, no que  
6048 se aplica depois de regulamento europeus, que é a interpretação que a gente já  
6049 tem, ou seja, aquilo que é aplicável se aplica o que não tem não se aplica até que  
6050 exija.

6051

6052

6053 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** No §2º que a  
6054 gente ainda vai deliberar, no que for aplicável. Podemos fazer essa inserção?  
6055 Cópia e cola embaixo só para a gente não perder o histórico. No que for aplicável  
6056 e isso é uma tentativa de recepcionar a preocupação do Saltini. Gente, vamos  
6057 parágrafo a parágrafo, a gente tentou botar em bloco, mas de repente é melhor  
6058 assim, porque a gente teve mais foco. Primeiro os ensaios de ECR deverão ser  
6059 executados com o mesmo veículo objeto dos ensaios de emissão de poluentes  
6060 provenientes dos escapamentos realizados em laboratório. Não há proposta  
6061 alternativa. Todos esclarecidos? Em votação. Aqueles que concordam com a  
6062 redação se manifestem? 8 votos. Aprovado. Contrários? Abstenções? Não  
6063 entendi, levanta direito essa placa. É contrário ou abstenção? Contrário, 1.  
6064 Abstenção. Contrários. 2 contrários. Ok. § 2º: os ensaios deverão ser realizados  
6065 conforme o previsto nos regulamentos europeus 427 e 646, até que sejam  
6066 publicada Instrução Normativa do Ibama ou norma referenciada pelo Ibama. O  
6067 Mourão fez uma proposta tentando agora tentando recepcionar a preocupação  
6068 que o Saltini externou, de na sequência dos regulamentos europeus citar no que  
6069 for aplicável, entre vírgulas, até que seja publicada Instrução Normativa do Ibama.  
6070 Vou colocar em votação essa nova proposta. Aqueles que são favoráveis à  
6071 proposta dessa 9ª reunião, em vermelho na tela, peço que se manifestem. 3. 6.  
6072 Aprovado. Contrários? 1. Abstenções? 1. Fica vencido o texto original. § 3º: as  
6073 condições urbanas e rurais de percurso para execução do ensaio deverão ser  
6074 aprovadas pelo Ibama. Não há proposta de substitutivo. Vou colocar em votação.  
6075 Aqueles que são favoráveis se manifestem. 8. Aprovado. Contrários? 1.  
6076 Abstenções? 1. § 4º: a determinação dessas emissões deverá ser realizada com  
6077 combustível de referência. Em votação. Aqueles que são favoráveis se  
6078 manifestem. 8 votos favoráveis. Contrários? Abstenções? 2. § 5º: a determinação  
6079 dessas emissões nos veículo flex e bicompostíveis deverá ser realizada com  
6080 gasolina C, etanol e gás natural quando aplicável. Não há proposta de substitutivo.  
6081 Vou colocar em votação. Aqueles favoráveis de manifestem. 8. Contrários?  
6082 Abstenções. 2. Art. 23, tem o texto original e uma proposta de exclusão do artigo e  
6083 seus incisos pela CNI. Art. 23: ficam estabelecidos os limites de emissão em

6084 condições reais de condução, depois a gente já faz o ajuste para tráfego real.  
6085 Ficam estabelecidos os limites de emissão em condições reais de condução de  
6086 CO e da soma das emissões de NMHC e de NOx com a seguinte aplicação, inciso  
6087 I: a partir do início da fase L8 os limites serão iguais a 2 vezes o nível  
6088 homologado; Inciso II: 2 anos após o início da fase L8 os limites serão reduzidos a  
6089 1,5 vezes o nível homologado. Tem um Parágrafo Único que opcionalmente  
6090 poderá ser declarado o valor de THC em substituição ao NMHC. Então, embora  
6091 aqui tenha uma questão que faz referência a prazo, não é a questão central de  
6092 prazo, eu acho que dá para gente já deliberar. Todos concordam? Então, temos  
6093 uma proposta pela manutenção e a proposta da CNI pela exclusão. CNI gostaria  
6094 de falar rapidamente o que fundamenta a proposta de exclusão? Bem  
6095 objetivamente.

6096

6097

6098 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
6099 CNI/Anfavea. Esses números de 2 vezes, uma vez e meia foram levantados na  
6100 Europa fazendo a correlação de novo, como a gente já disse antes, com o ciclo  
6101 europeu. Nós não temos nenhuma experiência com o ciclo brasileiro de condução  
6102 NBR 6601 e qual correlação entre ele e as emissões em tráfego real e o ciclo de  
6103 emissões em laboratório. Então, não temos a mínima ideia se o número de 2, se o  
6104 número de 1,5 são números adequados para a realidade brasileira comparando  
6105 com ciclo totalmente diferente do europeu. Então, por isso que a gente defende a  
6106 exclusão e a estipulação desses limites baseado na experiência que a gente vai  
6107 ter com a medição na fase L7.

6108

6109

6110 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Rui. Ali só  
6111 trocando já, fazendo o ajuste de condições reais de condução para emissão em  
6112 tráfego real para a gente manter o paralelismo.

6113

6114

6115 **O SR. MARCO ANTÔNIO SALTINI (CNI/Anfavea)** – Posso só complementar,  
6116 André? Marco Saltini, CNI/Anfavea. É que essa exclusão está ligada com o artigo  
6117 anterior no qual a gente propunha que o Ibama determinasse até 31 de dezembro  
6118 de 2020 qual seria o procedimento e lá estariam todos esses itens com base  
6119 nessa experiência que a gente teria. Então, ela tem essa função além daquilo que  
6120 o Eduardo já colocou.

6121

6122

6123 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
6124 Saltini. Vocês estão mantendo a sugestão de exclusão. Ok. Rui.

6125

6126

6127 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Nosso entendimento... Perdão. Rui,  
6128 Cetesb. É mais uma vez é aquela história, o veículo ele acaba sendo calibrado  
6129 para passar num ciclo de testes e muitas vezes ele acaba não refletindo esse nível

6130 de emissão nas ruas. E é justamente isso que precisa ser colocado um ponto final,  
6131 de uma vez por todas os veículos precisam ser calibrados para que tenham em  
6132 rua as mesmas emissões observadas em laboratório. Então, nosso entendimento  
6133 é que os veículos deverão sim atender, até porque o limite de 2 não está ruim não,  
6134 está bastante brando, hoje a Europa já está adotando 1,43. Então assim, nós  
6135 estamos começando com 2, então assim, é um limite folgado justamente para a  
6136 indústria ter o tempo necessário para chegar no 1,5. Então, esse é nosso objetivo  
6137 e a ideia é que realmente venha refletir em rua aquilo que acontece em  
6138 laboratório.

6139

6140

6141 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
6142 Rui. Acho que os esclarecimentos já foram feitos. Vou colocar em votação.  
6143 Aqueles que são favoráveis ao art. 23 na sua redação original, peço que se  
6144 manifestem. Aprovado, 8 votos. Contrários? 1. Abstenção? Não? Ok. Então ficou  
6145 vencida a proposta de supressão apresentada pela CNI/Anfavea. Próxima sessão  
6146 da regeneração de dispositivos de controle. Art. 24: para veículos da fase  
6147 PROCONVE L7 e PROCONVE L8 que possuam sistemas regenerativos dos  
6148 dispositivos de controle das emissões, como conversor catalítico e filtro de  
6149 partículas e que requererem um processo de regeneração periódica em menos de  
6150 4.000 quilômetros de operação do veículo, fica estabelecido o fator KI que será  
6151 aplicado aos valores obtidos das emissões de: inciso I: CO, NMHC, NOx e  
6152 aldeídos para veículos a gasolina ou flex; Inciso II: CO, NMHC, NOx, aldeídos,  
6153 material particulado para veículos com injeção direta de combustível, total ou  
6154 parcial. E inciso III: CO, THC, NOx e aldeídos para veículos a gás natural veicular.  
6155 Não há proposta alternativa para o caput e nem para os incisos. A Adriana tem  
6156 uma observação.

6157

6158

6159 **A SR<sup>a</sup>. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama)** – É só um  
6160 detalhe, Adriana, D-Conama. Olha ali o texto como é que tá, tem um entre  
6161 parênteses como conversor catalítico e filtros de partículas. Primeiro que entre  
6162 parênteses não pode ser. Então, mesmo que a gente coloque entre vírgulas ainda  
6163 assim é uma exemplificação que eu pergunto se ela é muito necessária, porque é  
6164 esquisito você falar tais como e citar dois exemplos, mas certamente vai aparecer  
6165 outro tipo de coisa que se assemelha a esse caso e que não está colocado. Aí vai  
6166 gerar dúvida. Então, o ideal era que não tivesse nada de exemplo. Seria eliminar o  
6167 que está... Pode.

6168

6169

6170 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Temos  
6171 consenso nessa sugestão? Ok? Então, peço que já faça a tachação ali, Ruan.  
6172 Gilberto.

6173

6174

6175 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
6176 Ibama. Para não ficar para veículo na fase L7 ou na fase L8 põe a partir da fase  
6177 L7 e ponto.

6178

6179

6180 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – A partir da  
6181 fase L7. Ok. A partir da fase L7, ali no início. Pode. Tirar fase L8. A partir da fase  
6182 PROCONVE L7. Bem todos esclarecidos vou colocar em votação o caput com  
6183 seus incisos. Só um minuto, um de cada vez. Veículos que possuam... Ah sim,  
6184 porque antes era para veículos que possuem sistemas. Aqui teria que ser a partir  
6185 da fase L7, aí pode tirar o e fase L8, tira o e fase L8. Os veículos que possuem  
6186 sistemas, é isso? Para os veículos, põe a vírgula depois de L7. Fábio.

6187

6188

6189 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Só uma questão  
6190 para não deixar passar mais, no artigo anterior ficou, não ficou marcado ali que  
6191 estava aprovado o Parágrafo Único, a gente fez uma votação só e não ficou  
6192 registrado.

6193

6194

6195 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos  
6196 verificar isso agora. Volta um pouco, Ruan, volta um pouco. Parágrafo Único. Ok.  
6197 No meu entendimento a gente tinha votado em bloco, vamos deixar isso claro.  
6198 Então só convalidando ou reforçando o que foi feito. O art. 23 com seus dois  
6199 incisos e Parágrafo Único, aqueles que são favoráveis que se manifestem.  
6200 Aprovado, 8 votos. Contrários? Abstenções? 1. Obrigado, Fábio. Seguindo. Art.  
6201 24, então fizemos os ajustes, como não há propostas alternativas e acredito que já  
6202 foi feito o esclarecimento necessário, depois arruma, vamos. Vamos lá. Temos o  
6203 caput do 24 já ajustado com seus incisos. Vou colocar em votação essa proposta.  
6204 Então, aqueles que são favoráveis à proposta Ibama, art. 24 com seus incisos,  
6205 peço que se manifestem. Aprovado. Fica vencida a proposta anterior. Contrários?  
6206 Abstenções? 1. Avançando. Foi o abaixo, o abaixo que foi aprovado. Pode  
6207 colocar, só que é para os incisos também. Vamos fazer o seguinte, vou lendo o  
6208 outro e você vai ajustando. § 1º: os fatores que são determinados segundo o  
6209 regulamento europeu NECR 83 Revisão 5, porém aplicando-se em ensaios de  
6210 emissões conforme norma ABNT-NBR 6601/2012 ou ABNT-NBR 16.567/2006 ou  
6211 normas, aqui já pode trocar brasileiras para manter o padrão que a gente tem  
6212 utilizado? Normas brasileiras ou sucedâneas, referenciadas pelo Ibama. Não tem  
6213 proposta alternativa porque aquela proposta que está ali embaixo da CNI eu acho  
6214 que é um outro parágrafo, vamos só confirmar, é o 3º. Então, votação. Aqueles  
6215 que são favoráveis ao § 1º peço que se manifestem. 2, 4, 6. 8 votos, aprovado.  
6216 Contrários? Abstenções. 2. § 2º: fica facultada a aplicação do fator KI determinado  
6217 para o veículo a outro veículo que pertença a mesma família de sistema  
6218 regenerativo conforme conceito de família prescrito no procedimento citado no §  
6219 1º desse artigo. Não há propostas alternativas, vou colocar em votação. Aquele  
6220 que são favoráveis peço que se manifestem. 8 votos. Contrários? Abstenções? 2.



6221 § 3º: os resultados dos ensaios sem regeneração são multiplicados pelo fatores de  
6222 deterioração e em seguida multiplicados pelos respectivos fatores KI obtidos,  
6223 sendo que os resultados devem atender os limites das tabelas 1, 2, 3 do anexo  
6224 dessa Resolução, de acordo com a respectiva fase. Tem uma proposta alternativa  
6225 da CNI, queria já tentar localizar o que está diferente, põe as duas na tela. Os  
6226 resultados dos ensaios sem regeneração serão multiplicados pelos fatores de  
6227 deterioração, são os fatores KI, em seguida serão aplicados fatores de  
6228 deterioração, aditivos ou multiplicativos sendo que os resultados devem atender  
6229 os limites das tabelas 1, 2 e 3. Tem uma proposta também da Cetesb. Os  
6230 resultados dos ensaios sem regeneração são multiplicados pelo fatores de  
6231 deterioração e em seguida pelos respectivos fatores KI obtidos, sendo que os  
6232 resultados devem atender os limites da tabela 1 e serem enquadrados nos níveis  
6233 da tabela 2 do anexo desta Resolução de acordo com a respectiva fase. Então,  
6234 peço que a CNI faça uma rápida explicação e depois a Cetesb.

6235

6236

6237 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
6238 CNI/Anfavea. Na verdade aqui parece que a ordem fatores não altera o produto,  
6239 mas altera quando a gente fala em fatores de deterioração aditivos essa  
6240 Resolução vai permitir. O correto seria aplicar primeiro o KI ao resultado do teste e  
6241 em seguida aplicar os fatores de deterioração. No caso de multiplicativas não faria  
6242 diferença, mas no caso de aditivos faz a diferença se você soma primeiro ou soma  
6243 depois. Então, no caso para fatores de deterioração aditivos, primeiro tem que  
6244 multiplicar o resultado do teste pelo fator KI e em seguida somar o fator de  
6245 deterioração.

6246

6247

6248 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Peço a  
6249 Cetesb que explique essa proposta e ao mesmo tempo manifeste se concorda ou  
6250 não com a justificativa que foi feita.

6251

6252

6253 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Rui, Cetesb. Nós achamos que a proposta  
6254 da CNI está melhor redigida, então nós retiramos a nossa proposta.

6255

6256

6257 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Um outro  
6258 ponto, é vocês faziam referências diferenciadas às tabelas, pergunto se faz  
6259 sentido manter e se for o caso sugerir essa redação para a CNI/Anfavea. Ok? Na  
6260 proposta de vocês, vocês fazem, devem atender os limites de tabela 1 e serem  
6261 enquadrados nos níveis da tabela 2 do anexo. Na proposta dele dala deve atender  
6262 os limites da tabela 1, 2 e 3. Faz sentido levar esse final, CNI concorda?  
6263 CNI/Anfavea? Então, podemos copiar ali da proposta da Cetesb. Devem atender  
6264 os limites, aos limites, pega ali da tabela. Não. Volta ali, marca assim, da tabela 1,  
6265 pega do tabela 1 até o final e cola, pode colar em cima direto? Ok. Cola em cima  
6266 aí depois de limites. Ok. E podemos tirar esses parênteses, eles não estão

6267 acrescentando nada, tira só o parêntese, o sinal. Isso. Deterioração pode ser entre  
6268 vírgulas? Nem precisa, não precisa. Bem, há convergência nessa redação? Vou  
6269 ler como ficou para a gente ter um voto consciente porque é importante. Os  
6270 resultados dos ensaios sem regeneração serão multiplicados pelos respectivos  
6271 fatores KI obtidos e em seguida serão aplicados os fatores de deterioração  
6272 aditivos ou multiplicativos, sendo que os resultados devem atender aos limites da  
6273 tabela 1 e serem enquadrados nos níveis da tabela 3 do anexo desta Resolução,  
6274 de acordo com a respectiva fase. Todos de acordo? Vou colocar em votação;  
6275 Aqueles que são favoráveis à proposta CNI/Anfavea que se manifestem. 10 votos,  
6276 aprovado, ficando vencidas as demais propostas. Muito bem, temos... Espera aí,  
6277 volta um pouquinho que me perdi. Ok. § 4º: proposta original. Os ensaios de  
6278 regeneração são objetos de testemunho do Ibama. Proposta alternativa. Os  
6279 ensaios de regeneração são objeto de testemunho do Ibama, até aí está igual, e a  
6280 diferença vem a partir daí, e devem permitir para fins de auditoria e comprovação  
6281 de conformidade o acesso aos parâmetros de controle e característicos durante os  
6282 regimes de operação utilizados. Há consenso nessa redação? Não. Então, vou  
6283 pedir ao Fábio para fazer uma rápida defesa e a gente abre em seguida para  
6284 debate.

6285

6286

6287 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, Anamma.  
6288 Essa inserção que nós fizemos é pelo seguinte, em princípio simplesmente dizer  
6289 que são objetos de testemunho do Ibama não diz muita coisa. Agora, eu preciso  
6290 ter acesso aos parâmetros de controle e poder registrar o funcionamento dos  
6291 veículo durante os testes. Esse é o ponto importante desse acompanhamento. Eu  
6292 preciso registrar como que o veículo está se comportando tanto no teste de  
6293 laboratório como no teste de campo para poder verificar se o teste está sendo  
6294 representativo, se o veículo é representativo dele mesmo quando no laboratório.

6295

6296

6297 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Há  
6298 contraditório? Gilberto.

6299

6300

6301 **O SR. GILBERTO WERNECK DE CAPISTRANO FILHO (Ibama)** – Gilberto,  
6302 Ibama. Olha só, esse ensaio é acompanhado como qualquer outro ensaio que o  
6303 Ibama faça para homologação ou acompanhamento e ele pode ser testemunhado  
6304 obviamente ou pelo Ibama ou por agente técnico conveniado. Fica parecendo que  
6305 auditoria, comprovação é qualquer coisa externa a esse ambiente de regulação  
6306 que o próprio Ibama coloca como autoridade regulatória desse termo. Então,  
6307 parece que olha, vocês precisam registrar isso vocês precisam fazer aquilo,  
6308 parece que a gente não está colocando a forma como o trabalho tem que ser feito.  
6309 Então, de certa forma fica uma coisa muito pedante sempre colocar uma coisinha  
6310 a mais, um penduricalho a mais no texto que a gente trouxe aqui consensuado  
6311 não só pelo Ibama como pelo MMA e órgãos que nos auxiliam como a gente quer  
6312 conveniados. Então, não preciso, não é preciso esclarecer ou descer nesse nível

6313 de detalhe que obviamente você acaba engessando, trazendo qualquer  
6314 consequência aí desnecessária para a aplicação da norma.

6315

6316

6317 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
6318 Gilberto. Já temos então um ponto para cada lado, acho que os Conselheiros já  
6319 têm condições de opinar. Vou colocar em votação. Aqueles que concordam com a  
6320 redação original do § 4º peço que se manifestem. Aprovado. 7. Contrários? 1. 2.  
6321 Abstenções? Zuleika, contrário. 3. Fica vencida a proposta da Anamma. § 5º: a  
6322 determinação dos fatores KI aplica-se a agrupamento de veículos definidos  
6323 conforme norma ABNT 14.008/2012, cuja as vendas anuais sejam superiores a  
6324 6.000 unidades por ano. Há uma proposta substitutiva da CNI e uma outra da  
6325 Cetesb. Da CNI: a determinação dos fatores KI aplica-se a agrupamento de  
6326 veículos definidos conforme regulamento europeu, UN ECE R83 revisão 5 ou  
6327 norma técnica brasileira a ser referenciada pelo Ibama cujas vendas anuais sejam  
6328 superiores a 6.000 unidades. Então, a diferença entre as propostas é referência,  
6329 uma NBR 14.008 e o outro regulamento europeu. E há uma proposta da Cetesb: a  
6330 determinação dos fatores KI aplica-se a agrupamento de veículos cujas as vendas  
6331 anuais sejam superiores a 6.000 unidades. Nessa proposta a Cetesb não traz  
6332 nenhuma referência. Então, resumindo temos uma original que traz referência a  
6333 NBR, a da CNI que traz referência ao regulamento europeu e uma nova da Cetesb  
6334 que não traz nenhuma referência. Em relação a quantidade de unidades é a  
6335 mesma nas 3 propostas. CNI para defesa.

6336

6337

6338 **O SR. EDUARDO MIZUHO MIYASHITA (Anfavea/CNI)** – Eduardo Miyashita,  
6339 CNI/Anfavea. A ideia aqui é trocar a referência à NBR 14.008 que ela tem critérios  
6340 para agrupamento que não são relevantes para o caso de veículos com sistemas  
6341 regenerativos. A norma europeia que nós propusemos aqui ela tem os critérios  
6342 técnicos que são realmente importantes para definir que agrupamentos podem ser  
6343 feitos para sistemas de regeneração, o que é similar ao quê. A NBR 14.008 ela  
6344 não foi feita pensando nesse tipo de sistema, ela é feita principalmente para  
6345 catadores de 3 vias, de veículo com Ciclo Otto, então os critérios dela não são  
6346 relevantes para definir quando você pode agrupar ou não veículos com sistemas  
6347 regenerativos.

6348

6349

6350 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
6351 Eduardo. Vou pedir à Cetesb fazer a defesa, Zuleika e aí a gente abre para  
6352 debate.

6353

6354

6355 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, Cetesb. A referência ela consta  
6356 do § 6], ou seja ao invés do regulamento europeu é a mesma norma que é  
6357 utilizada para o agrupamento de veículos para efeito de deterioração, também  
6358 está sendo usada para o fator KI.

6359 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) – Zuleika.**

6360

6361

6362 **A SR<sup>a</sup>. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apramac) – Zuleika.** Então, diante dessa  
6363 explicação da CNI me ocorreu aqui gente está aqui em vários artigos aprovando  
6364 normas da ABNT, muitas vezes a gente aqui não sabe o que tem dentro dessas  
6365 normas, não são acessíveis. Eu pergunto se o meu pedido de parecer jurídico, só  
6366 importante saber o que está acontecendo do ponto de vista da Conjur.

6367

6368

6369 **A SR<sup>a</sup>. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DConama) –** Então,  
6370 Zuleika, Adriana, D-Conama. Nós recebemos o teu pedido de parecer para que a  
6371 Conjur fizesse uma avaliação sobre a legalidade de colocar isso, e demos  
6372 encaminhamento. Realmente não localizamos nenhuma consulta formal do D-  
6373 Conama sobre isso tempos atrás, a Conjur lembrava que já tinha falado sobre isso  
6374 ela não sabia quando e nem que circunstâncias. Então, de qualquer maneira,  
6375 como você formalizou já foi para eles apreciarem. Isso não tinha impacto naquela  
6376 do P8 que p que está em votação para a plenária, então, de alguma maneira eles  
6377 estão avaliando isso e isso vai ter uma repercussão para tudo, inclusive outras  
6378 instâncias do Ministério que usam norma ABNT. Então, eles lembram na AGU já  
6379 se posicionou sobre isso. Então, é uma questão de localizar e dar a resposta.

6380

6381

6382 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Obrigada,  
6383 Adriana. Esclarecido o ponto... Wanderley.

6384

6385

6386 **O SR. JOSÉ CÉSAR PONTES (CNI/Anfavea) –** César Pontes, CNI/Anfavea.  
6387 Apenas para complementar a explicação dada pelo Eduardo, esse artigo, esse §  
6388 5º quando ele faz menção à norma R 83 ele está alinhado com o que a gente já  
6389 deliberou no § 1º.

6390

6391

6392 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Coloca lá,  
6393 Ruan, 1º. Está ali a referência da R 83, é a mesma que está sendo citada lá  
6394 embaixo. Esclarecido. Obrigado. Com essa explicação pergunto ao... Borsari, foi  
6395 você que fez a explicação, não foi? Se há possibilidade de convergência com a  
6396 proposta da CNI. Porque é uma norma que já foi citada inclusive nesse mesmo  
6397 artigo.

6398

6399

6400 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb) –** Borsari, Cetesb. Há sim.

6401

6402

6403 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema) –** Ok. Então,  
6404 podemos retirar a proposta Cetesb? Ok? Sim? Borsari está sinalizando que sim,

6405 fica retirada. Temos então 2 propostas em tela, uma que faz referência a uma  
6406 NBR, e a outra que faz referência ao regulamento europeu com as explicações  
6407 que foram dadas. Vou colocar em votação. Aqueles que concordam com a  
6408 proposta CNI/Anfavea que faz referência ao regulamento europeu que se  
6409 manifestem. 10 votos, aprovado. Fica rejeitada a proposta original. Ok. VER ponto,  
6410 já votou. Ok. Para o próximo parágrafo. Os agrupamentos de veículos definidos  
6411 conforme norma 14.008/2012 cujas as vendas anuais sejam iguais ou inferiores a  
6412 6.000 unidades por ano podem adotar o fator multiplicativo igual a 1,015 para  
6413 todos os gases a critério do fabricante ou importador. Há uma proposta de  
6414 substitutivo da CNI. Os agrupamentos de veículos definidos conforme regulamento  
6415 R 83, Ver. 5, a exemplo do que foi feito no parágrafo anterior, ou norma técnica  
6416 brasileira a ser referenciada pelo Ibama, cujas vendas anuais sejam iguais ou  
6417 inferiores a 600 unidades por ano podem adotar fator multiplicativo 1,015 para  
6418 todos os gases a critério do fabricante ou importador. Então, a mudança é só a  
6419 referência. E uma proposta da Cetesb que não cita nenhuma referência, mantém  
6420 os mesmos números. É similar ao que acabamos de discutir. Pergunto a Cetesb  
6421 se ela abre mão da proposta.  
6422

6423

6424 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, Cetesb. Sim.

6425

6426

6427 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
6428 então, Borsari. Rui.

6429

6430

6431 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – É só uma questão de tentar simplificar,  
6432 como a ECE R83 já está citada no § 1º, se ela não poderia deixar de ser citada  
6433 nos parágrafos seguintes.

6434

6435

6436 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – não porque  
6437 são comandos no mesmo nível hierárquico, se ela tivesse no caput sim, mas aqui  
6438 eles estão no mesmo nível de hierarquia. Está bom? Wanderley está inscrito.  
6439 Bem, então pergunto se alguém ainda defende a proposta original. Não? Então,  
6440 votação à proposta CNI/Anfavea. Em votação. Aqueles que concordam com a  
6441 proposta CNI/Anfavea para o § 6º se manifestem. 10 votos, aprovado. Avançando.  
6442 Avançando, § 7º: os fatores KI que deverão ser determinados dentro de um prazo  
6443 máximo de 6 meses após critério de venda anual ter sido ultrapassado. Não há  
6444 substitutivo. Vou colocar em votação. Aqueles que são favoráveis ao § 7º se  
6445 manifestem. Aprovado, 10 votos. § 8º: até que as condições previstas no § 5º  
6446 sejam atendidas o fabricante e importador devem aplicar o fator multiplicativo  
6447 definido no § 6º. Também não há substitutivo, veja, por favor, Ruan. Não tem. Em  
6448 votação. Aqueles que são favoráveis pelo que se manifestem. Aprovado por  
6449 unanimidade. Entramos na sessão de ruído veicular, ainda tenho esperança de  
6450 chegar em disposições gerais. At. 25: ficam estabelecidos os limites de emissão

6451 de ruídos e a data de implantação conforme tabela 5 do anexo desta Resolução.  
6452 Tem uma proposta substitutiva da Anamma. Ficam estabelecidos os limites de  
6453 emissão de ruído de passagem. E as datas de implantação conforme tabela 5 do  
6454 anexo dessa Resolução. Pergunto se o acréscimo da expressão de passagem ela  
6455 pode ser entendida pela Câmara como aceitável. Ok. Então, vou colocar em  
6456 votação. Caput do art. 25, aqueles que concordam se manifestem. Estamos em  
6457 votação. Favoráveis ao caput do 25. Anamma. Aprovado, 10 votos. § 1º: a  
6458 determinação de ruído de passagem dos veículos deverá ser feita conforme  
6459 método prescrito pela norma ISO 362.1/2015 ou norma brasileira referenciada  
6460 pelo Ibama. Norma técnica brasileira. Não há substitutivo vou colocar em votação.  
6461 Aqueles que são favoráveis peço que se manifestem. Aprovado, 10 votos. § 2º.  
6462 Obrigado. Tentando entender ali o que foi tachado, ele está todo tachado. Só  
6463 correção. Opcionalmente só está valendo o debaixo, em vermelho, Opcionalmente  
6464 o método de ensaio definido na norma ISO 362.1/2015 nos respectivos limites  
6465 previstos na tabela 5 do anexo desta Resolução poderão ser utilizados para novas  
6466 homologações já a partir da publicação desta Resolução. Vou colocar em votação,  
6467 tem algum...? Sem manifestação. É o § 2º que está na tela. Não havendo  
6468 substitutivo vou colocar em votação. Aqueles que concordam com a redação em  
6469 tela para o § 2º peço que se manifestem. Aprovado. Contrários? Abstenções? §  
6470 3º: o ensaio com veículo parado, para fins de homologação deverá ser realizado  
6471 com base na norma ABNT 9.714/2000. E uma proposta alternativa da Anamma: o  
6472 ensaio com veículo parado para fins de homologação deverá ser realizado  
6473 conforme disposto na Resolução Conama 418 para inspeção de veículos em uso.  
6474 Então, a diferença nas referências, peço que a Anamma fundamente para que a  
6475 gente possa encaminhar para votação.

6476

6477

6478 **O SR. FÁBIO CARDINALE BRANCO (Anamma Nacional)** – Fábio, Anamma.  
6479 Hoje pela manhã nós já inclusive justificamos essa questão, que a medição do  
6480 veículo parado na certificação é só para obter um valor de referência para ser  
6481 usado depois na inspeção, não vejo porque não ser medido pelo mesmo método,  
6482 referenciado na mesma norma que é usada na inspeção de veículo em uso.

6483

6484

6485 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado,  
6486 Fábio, Borsari.

6487

6488

6489 **O SR. VANDERLEI BORSARI (Cetesb)** – Borsari, Cetesb. Volto a repetir o que  
6490 foi dito pela manhã. Por coerência no P8 ficou o mesmo texto a referência da 9714  
6491 porque há já manifestação da indústria que não há problema algum de se fazer a  
6492 homologação dessa norma e depois se utilizar a IN Ibama referendada na 418.

6493

6494

6495 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Obrigado.  
6496 Lembrando que a gente já passou por um ponto semelhante a esse hoje. Vou

6497 colocar em votação. Aqueles que são favoráveis ao texto original peço que se  
6498 manifestem. Aprovado. Contrários? 2. 3. Abstenções? Aprovado fica superado o §  
6499 3º. Da opacidade em veículos diesel, art. 26: a partir da fase PROCONVE L7 o  
6500 limite para homologação e fiscalização do índice de fumaça e aceleração livre  
6501 para veículos equipados com motor ciclo diesel, determinado conforme ABNT, a  
6502 norma ABNT 3037/2001, ou norma técnica, podemos acrescentar ali, técnica  
6503 brasileira sucedânea, referenciada pelo Ibama, passará a ser 0,4 m-1 em qualquer  
6504 altitude até 2.000 metros. Não há proposta de substitutivo, apenas essa proposta,  
6505 vou colocar em votação. Aqueles favoráveis ao art. 26 peço que manifestem.  
6506 Aprovado. Disposições gerais. Proposta Anamma, art. 27, faltam 2 minutos.  
6507 Proposta Anamma/Sesbra, art. 27 retirado. Temos aí a proposta, não podemos  
6508 parar o artigo no meio, fica instituído a partir da fase PROCONVE L8 o mercado  
6509 de crédito de emissão de poluentes como mecanismo auxiliar no atendimento dos  
6510 níveis de emissão corporativa. E tem a proposta CNI/Anfavea, MMA, Ibama: fica  
6511 instituída para a fase PROCONVE L8 a geração de créditos de emissão de  
6512 poluentes como mecanismo auxiliar ao atendimento dos níveis de emissão  
6513 corporativos. São as duas propostas para o caput do art. 27. Rapidamente vamos  
6514 fechar só esse, o 27? E aí a gente para. Eu peço para a Cetesb fazer a defesa,  
6515 depois o MMA e a gente encerra nesse.

6516

6517

6518 **O SR. RUI DE ABRANTES (Cetesb)** – Nós abrimos mão dessa proposta.

6519

6520

6521 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Ok. Então,  
6522 obrigado. Retirada a proposta da Cetesb, Ficamos então só com uma proposta  
6523 que é a proposta CNI/Anfavea, MMA e Ibama. Fica instituída para a fase L8 a  
6524 geração de créditos de emissão de poluentes como mecanismo auxiliar ao  
6525 atendimento dos níveis de emissão corporativa. Nós passamos hoje por um ponto  
6526 semelhante e foi deliberado. Correto? Dá um comando de busca, eu quero só  
6527 resgatar para a gente manter coerência. Foi no início da discussão. É verdade.  
6528 Bem, então só tem uma proposta em tela, não havendo substitutivos à questão.  
6529 Zuleika, por favor.

6530

6531

6532 **A SRª. ZULEICA NYCZ – TITULAR (Apromac)** – Minha sugestão é que a gente  
6533 não vote isso agora porque não ficou claro, isso aqui vai demandar, eu acho um  
6534 aprofundamento, na minha opinião, porque da maneira como a gente está criando  
6535 um conceito novo aqui numa Resolução que não tem uma definição jurídica para  
6536 ele, ou se tiver ninguém conseguiu me trazer hoje, eu acho que a gente precisa se  
6537 aprofundar. Então, poderia pular, já que a gente está tão cansado, já passou da  
6538 hora do combinado, a gente podia ir para outro...

6539

6540

6541 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA – TITULAR (Abema)** – Vamos fazer  
6542 o seguinte, nós pactuamos 19h00, são 19h00 em ponto, vamos parar nesse artigo

6543 com o compromisso de amanhã a gente retomar a discussão nessa sessão de  
6544 disposições gerais, temos ainda que deliberar sobre o anexo e depois voltar e  
6545 definir os prazos, por último ementa e art. 1º. Com isso temos um horizonte  
6546 favorável para aprovação ainda no turno da manhã de amanhã. Então, paramos  
6547 esse ponto, agradeço pelo esforço de todos, amanhã, gente, antes de levantar e  
6548 dispersar vamos pactuar o início dos trabalhos amanhã? Pode ser às 09h00?  
6549 Então, 09h00 amanhã retomamos esse ponto e agradecemos pelo esforço de  
6550 todos e desejamos um bom descanso. Está suspensa a reunião.