

15/Dezembro/2020



Coletiva de Imprensa: A ANFAVEA defende o PROCONVE



PROCONVE - Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores

CONAMA:

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE -> Resolução nº 18, de 06 de junho de 1986
Coordenação: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA

OBJETIVOS:

- . Reduzir emissão de poluentes dos veículos automotores
- . Promover o desenvolvimento tecnológico nacional
- . Promover a melhoria das características dos combustíveis
- . Criar programas de inspeção dos veículos em uso
- . Promover a conscientização popular quanto à poluição veicular
- . Estabelecer condições de avaliação dos resultados alcançados

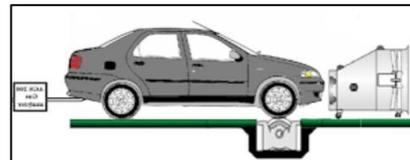
Responsabilidade do setor privado

Responsabilidade do poder público

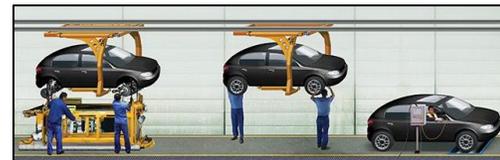
REGULAMENTAÇÃO COMPLEMENTAR:

25 Resoluções do CONAMA

ESTRATÉGIA DO PROCONVE:



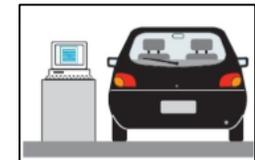
Homologação Prévia



Controle da Produção



Manutenção

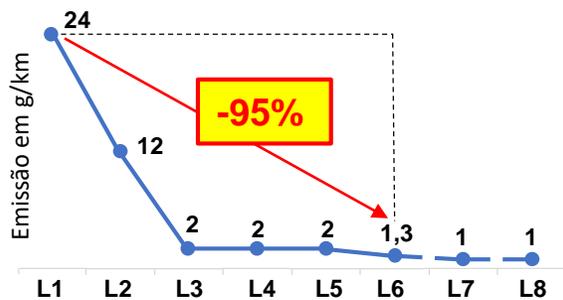


Programa de Inspeção

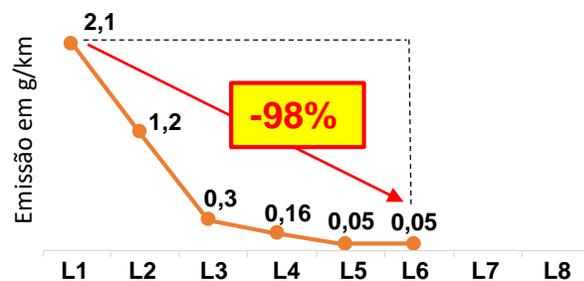
PROCONVE – Veículos Leves

Requisitos	L1 - 1988	L2 - 1992	L3 - 1997	L4 - 2005	L5 - 2009	L6 - 2014	L7 - 2022	L8 - 2025
Limite de gases poluentes								
Limite de emissão de ruído								
Limite de Aldeídos								
Durabilidade de emissões		80.000 km	160.000 km	160.000 km				
Emissões evaporativas								
RVEP – Controle de produção								
OBD – Diagnose a bordo								
Procedimento opacidade								
Fator Ki – Regeneração de dispositivo								
AECS – Descrição do software								
ORVR – Controle no abastecimento								
RDE – Emissões em uso real								
Limite para amônia							Declarar	
Gestão de crédito de emissões							Declarar	

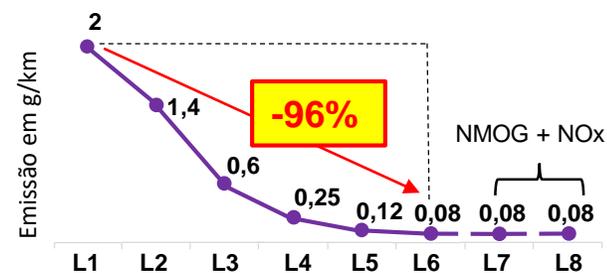
Monóxido de Carbono - CO



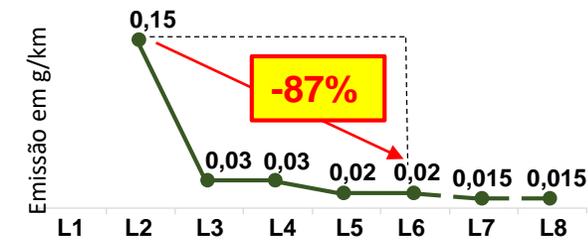
Hidrocarbonetos - HC



Óxidos de Nitrogênio - NOx



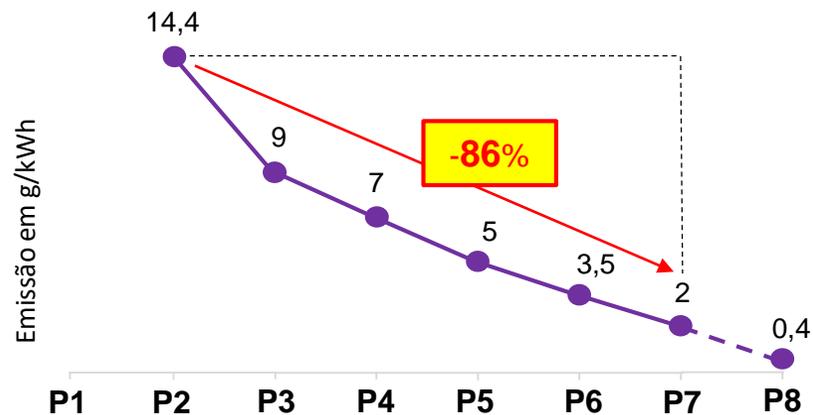
Aldeídos



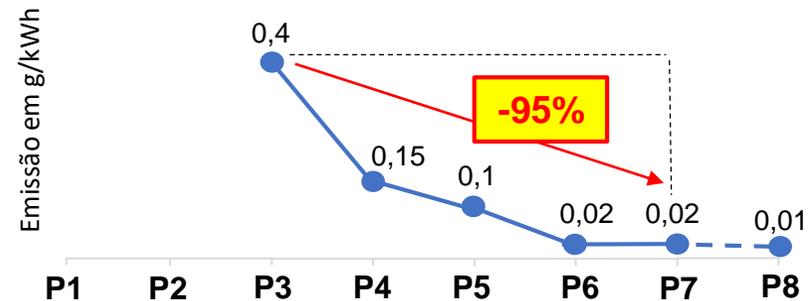
PROCONVE – Veículos Pesados

Requisitos	P1 - 1989	P2 - 1994	P3 - 1996	P4 - 2000	P5 - 2005	P6 - 2009	P7 - 2012	P8 - 2022
Limite emissão de fuligem								
Limite de gases poluentes		13 Pontos	13 Pontos	13 Pontos	ESC/ELR + ETC	ESC/ELR + ETC	ESC/ELR + ETC	WHSC + WHTC
Durabilidade de emissões		160.000 km	160.000 km	160.000 km	160.000 km	160.000 km	500.000 km	700.000 km
Limite de emissão de ruído								
Limite para Opacidade								
Limite para Material Particulado								
Sistema de pós tratamento*								
OBD – Diagnose a bordo								
Limite de número de partículas								
Limite para amônia								
RDE – Emissões em uso real								
ISC – Conformidade no uso								
Desligamento automático do motor								

Óxidos de Nitrogênio - NOx

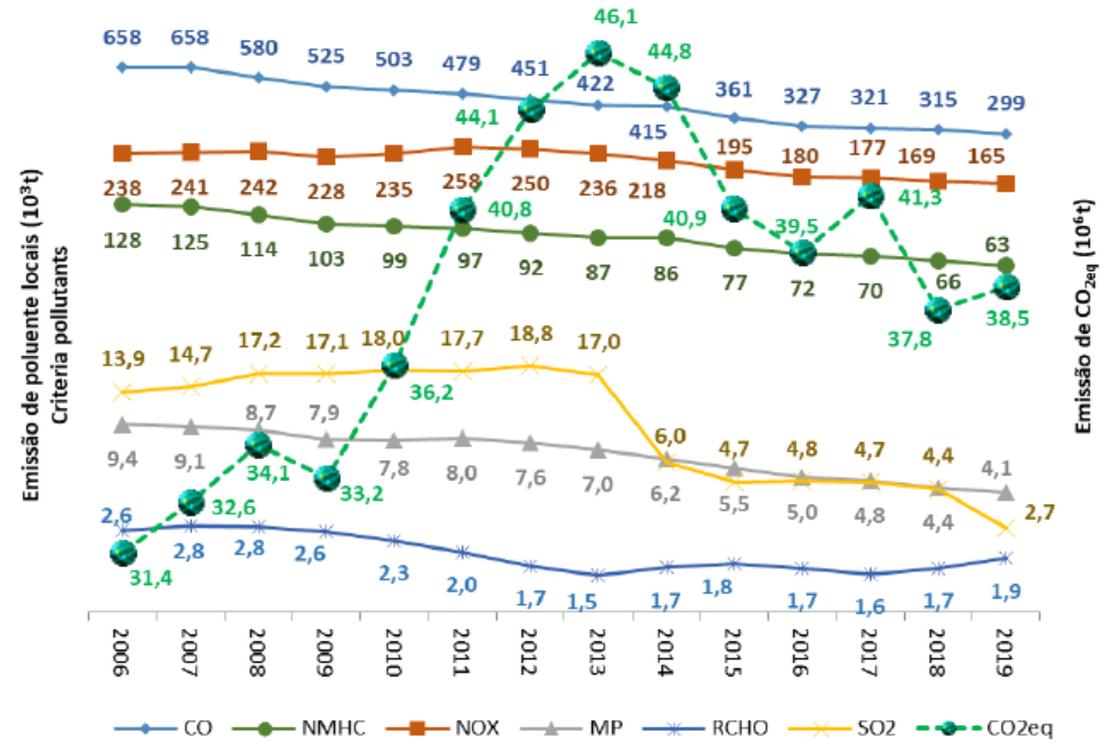
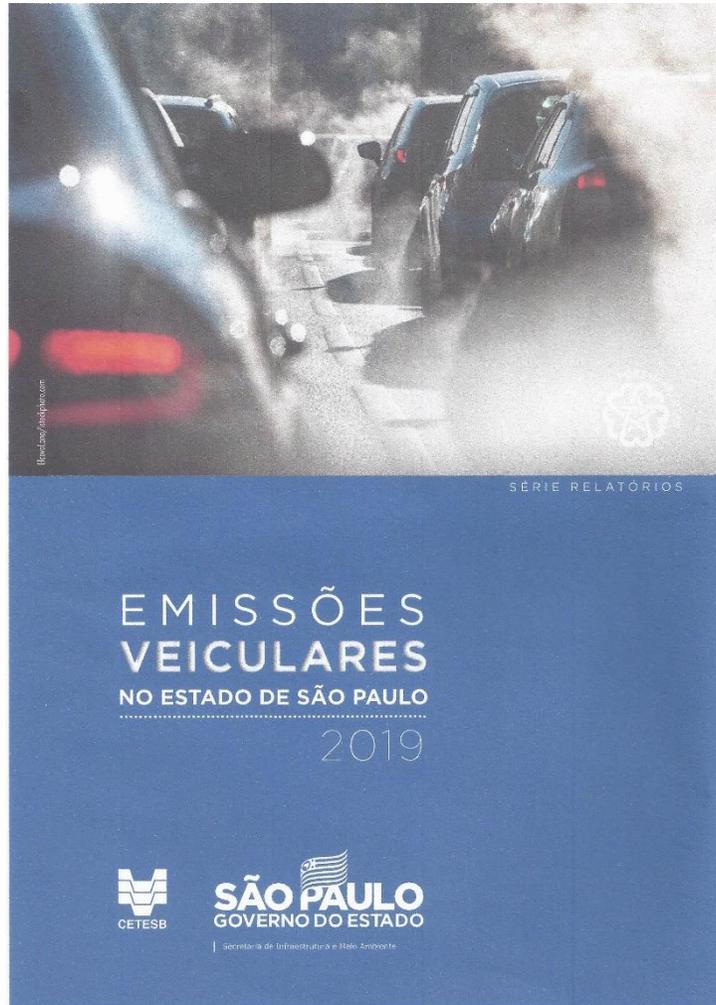


Material Particulado - MP



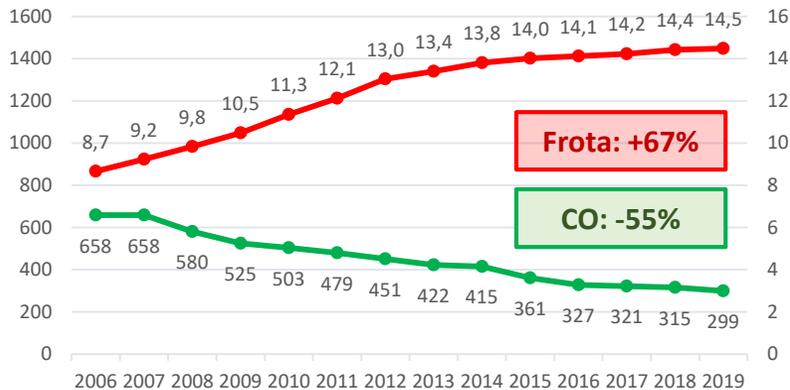
*EGR + DOC ou SCR + ARLA 32

PROCONVE – Resultados

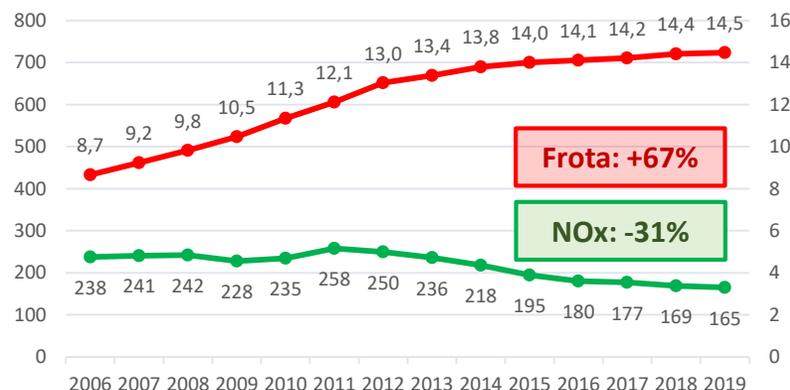


Relatório CETESB “Emissões Veiculares no Estado de São Paulo – 2019”

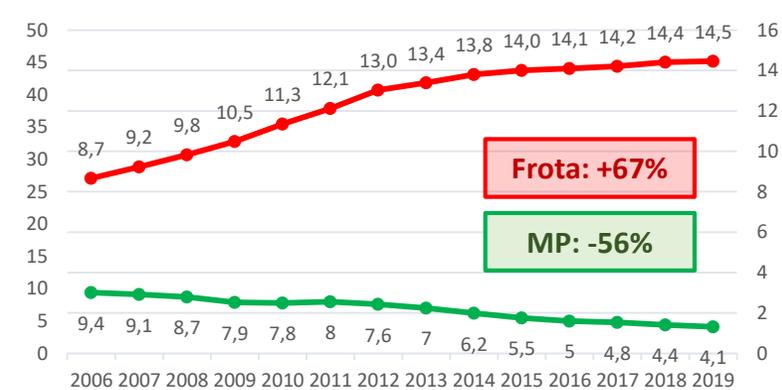
Monóxido de Carbono - CO



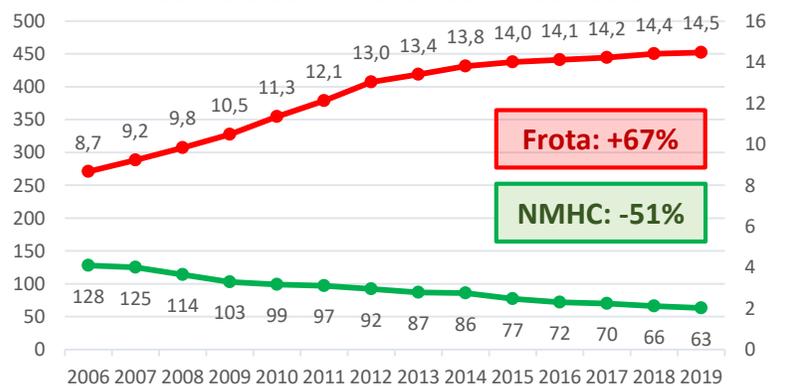
Óxidos de Nitrogênio - NOx



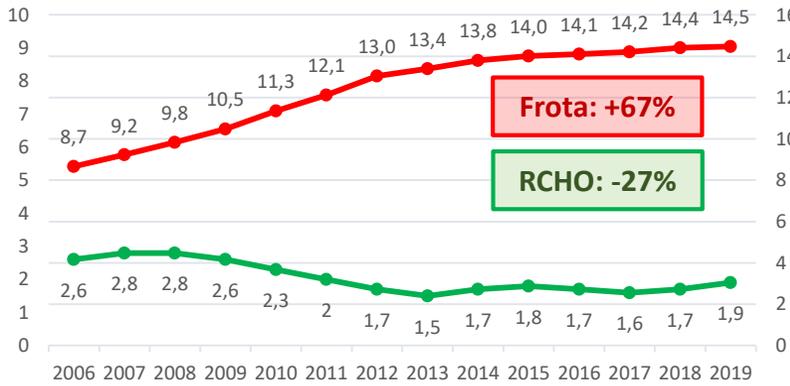
Material Particulado - MP



Hidrocarbonetos - NMHC



Aldeídos - RCHO



Dióxido de Enxofre - SO2



— Frota Estado de São Paulo em milhões
— Emissões de Poluentes em mil toneladas

A ANFAVEA e as Emissões Veiculares

FALÁCIAS SOBRE AS EMISSÕES VEICULARES

1. **Haverá um aumento das internações e mortes por problemas respiratórios caso os prazos do Proconve sejam adiados.**

A VERDADE É:

As Resoluções 490 e 492, quando aprovadas pelo CONAMA em dezembro de 2018, previam uma “comercialização normal” de veículos nos anos que antecederiam a entrada em vigor dos novos limites (L7 em 2022 e P8 em 2023). Estes veículos, que atendem as fases L6 e P7, são previstos de permanecer no mercado pelo longo período que os veículos nacionais usualmente ficam.

Entretanto, devido à pandemia e à retração das vendas de veículos, estima-se que a quantidade de veículos comercializados será de 3 a 5 milhões de unidades a menos que o previsto no período de 2020 a 2024.

Portanto, mesmo que as vendas dos veículos L6 e P7 sejam prorrogadas por mais um ou dois anos, ainda assim, a quantidade comercializada será inferior ao previsto pelo CONAMA quando aprovou as novas fases.

FALÁCIAS SOBRE AS EMISSÕES VEICULARES

2. A Anfavea quer adiar todos os prazos em três anos.

A VERDADE É:

A ANFAVEA nunca propôs aos órgãos ambientais uma postergação de três anos para as novas fases do PROCONVE.

“Especificamente, pretende-se que haja a revisão dos prazos fixados... do CONAMA, que tratam de novas fases de emissões de gases e ruídos, por um período que vem sendo avaliado em conjunto no setor automotivo, uma vez que as condições de trabalho e do mercado no pós surto da COVID 19 em nada se assemelharão àquelas anteriormente imaginadas.”

Carta ao Ministro do Meio Ambiente em 7 de maio de 2020.

“Nessas condições, considerando a excepcionalidade decorrente do surto internacional da COVID-19, a suspensão temporária dos prazos de exigibilidade do atendimento das disposições contidas nas Resoluções CONAMA nº 490/18 e nº 492/18, constitui medida essencial para permitir que os fabricantes de veículos continuem a honrar os compromissos sociais e a sustentabilidade econômica da indústria e da rede de distribuição de veículos e peças instalada no Brasil.”

Carta ao Ministro do Meio Ambiente em 31 de agosto de 2020.

FALÁCIAS SOBRE AS EMISSÕES VEICULARES

3. A questão é meramente financeira, para adiar investimentos e maximizar os lucros em detrimento da saúde da população.

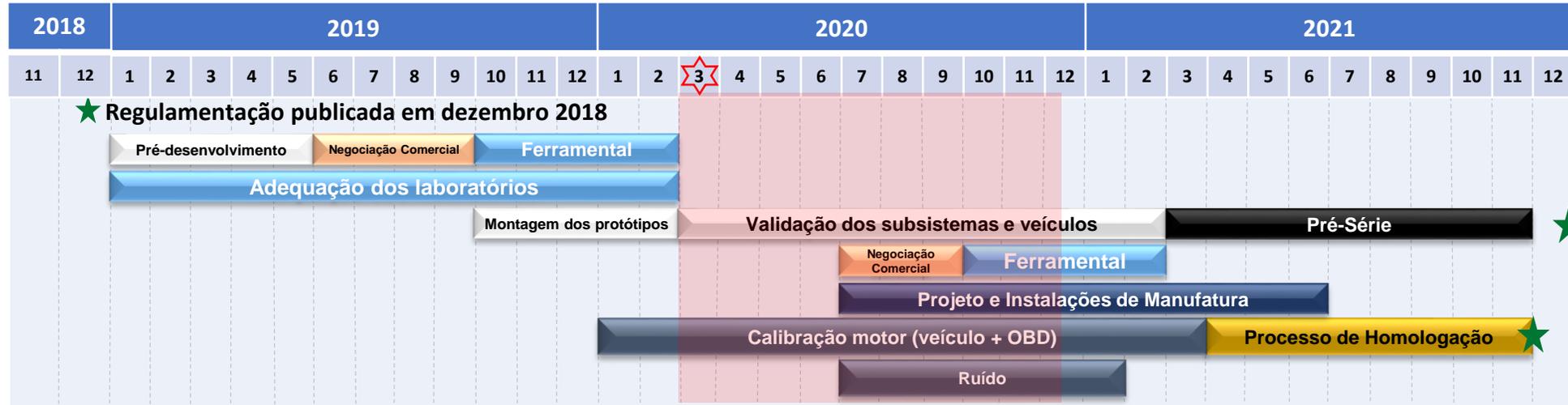
A VERDADE É:

Devido à pandemia da Covid-19, os trabalhos das áreas de engenharia dos fabricantes de veículos e de seus fornecedores, no Brasil e no exterior, responsáveis pelos desenvolvimentos dos produtos para o atendimento das novas fases do PROCONVE, estão sendo duramente atingidos, levando a um inexorável atraso na conclusão dos mesmos.

1. Interrupções de jornadas e adoção de novos protocolos sanitários.
2. Paralisações de ensaios e de laboratórios.
3. Paralisações dos trabalhos junto às matrizes.
4. Paralisação do desenvolvimento com fornecedores.
5. Atraso no recebimento de componentes e confecção de protótipos.
6. Interrupção de viagens e de intercâmbio de informações.
7. Postergação da entrega de novos equipamentos.
8. Interrupção de investimentos de terceiros e conseqüente atraso nos desenvolvimentos.
9. Interrupção de ensaios de durabilidade.
10. Regulamentos Complementares Não Publicados.

Cronograma Genérico de Desenvolvimento – PROCONVE L7 / P8

Veículos leves – PROCONVE L7



Veículos pesados – PROCONVE P8



FALÁCIAS SOBRE AS EMISSÕES VEICULARES

4. O Brasil está cerca de uma década defasado em relação às normas dos países desenvolvidos.

A VERDADE É:

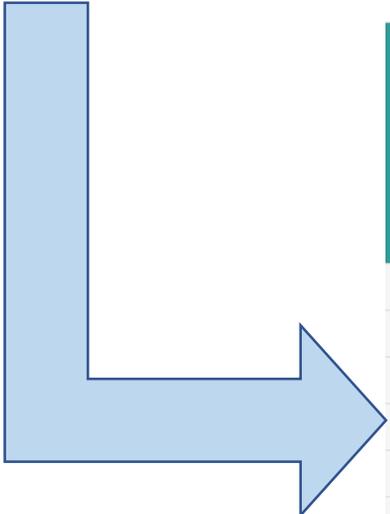
- PROCONVE L7 e L8 (veículos leves) ≡ USA EPA Tier 3.

Federal Tier 3 Emission Standards

Tier 3 sets new vehicle emissions standards and lowers the sulfur content of gasoline. The new standards are closely coordinated with California's LEV III and greenhouse gas (GHG) standards. Tailpipe standards for the sum of NMOG and NOX and include phase-in schedules that vary by vehicle class, but generally phase in between model years 2017 and 2025.

- PROCONVE P8 (veículos pesados) ≡ EURO VI Estágio C

Euro VI stages and OCE/ISC requirements



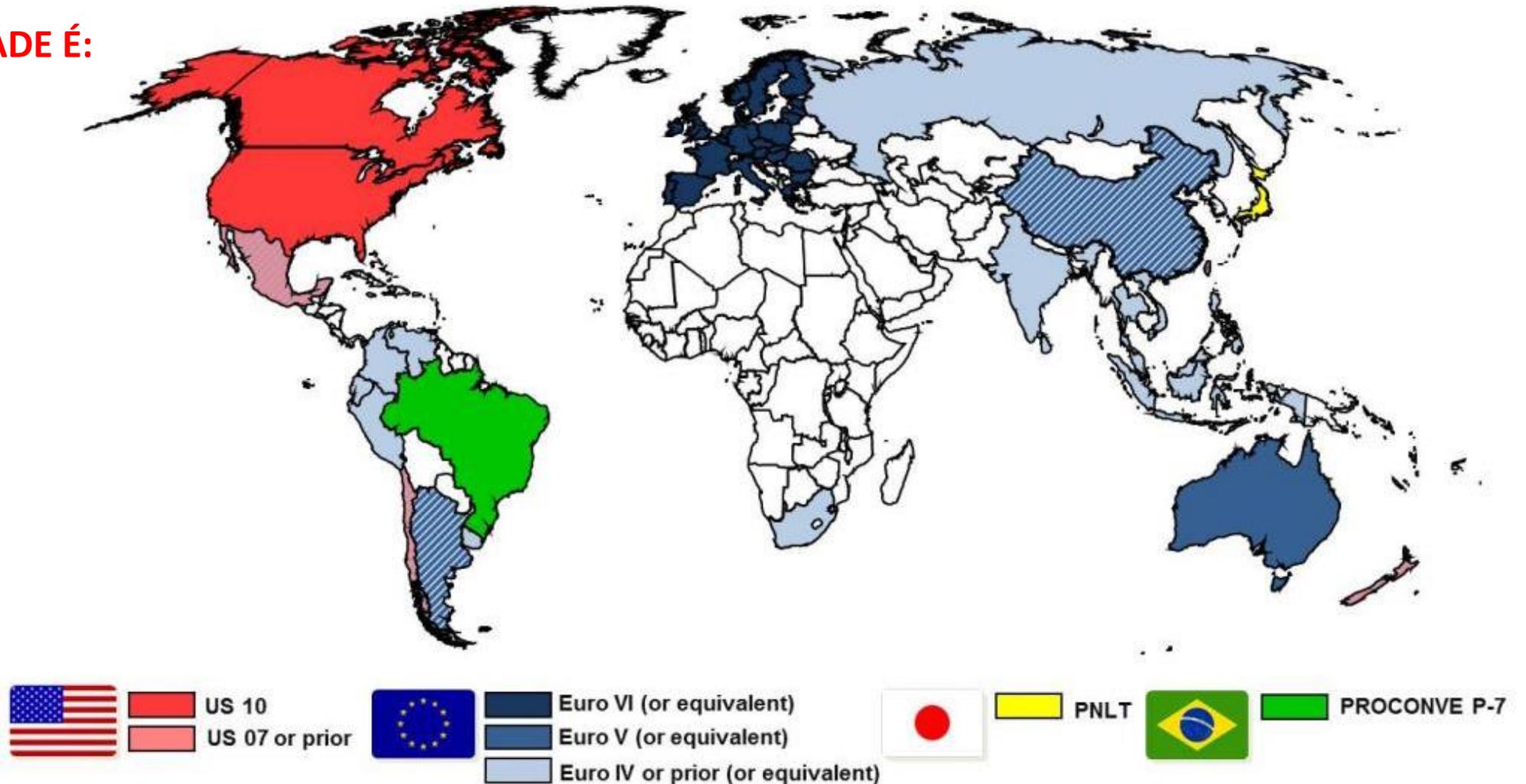
Stage	Implementation Date		OCE/ISC Requirements				
	Type approval (new types/all vehicles)	Last date of registration	PEMS power threshold	Cold start included in PEMS	OCE NTE g/kWh	PEMS CO, HC, NMHC, CH ₄ CF	PEMS PN CF
A	2013.01/2014.01	2015.08	20%	No	NOx 0.60 THC 0.22 CO 2.0 PM 0.016	1.50	-
B (CI)	2013.01/2014.01	2016.12					
B (PI)	2014.09/2015.09	2016.12					
C	2016.01/2017.01	2017.08	10%	Yes			1.63 ^a
D	2018.09/2019.09	2021.12					
E	2020.09/2021.09	-					

^a For PI engines and type 1A and 1B dual fuel engines in dual fuel mode, PN CF applies 2023.01/2024.01

FALÁCIAS SOBRE AS EMISSÕES VEICULARES

5. Ficaremos defasados até em relação a países similares a nós, como os demais emergentes e nossos vizinhos da América Latina.

A VERDADE É:



FALÁCIAS SOBRE AS EMISSÕES VEICULARES

6. Não houve adiamentos em outros países, mesmo com a pandemia.

A VERDADE É:

1. Vários países já postergaram a entrada em vigor de novos limites de emissão:
 - México → Suspendeu a exigência do início de EURO VI a partir de 2021.
 - China → Postergou por 6 meses o início de EURO VI.
 - Japão → Postergou por 11 meses a exigência do novo sistema de OBD (J-OBDII) e por 4 meses a aplicação do novo procedimento de teste (WLTC).
 - Estados Unidos → O tema está em discussão.
2. Na Europa não existem novas fases de emissões de poluentes previstas para os próximos três anos. Somente metas corporativas de emissão de CO2 estão previstas, cujos desenvolvimentos já estão em fase final e para as quais são concedidos incentivos tributários.

FALÁCIAS SOBRE AS EMISSÕES VEICULARES

7. As montadoras tiveram tempo mais que suficiente para desenvolver seus produtos adequados às novas normas. Por que adiar?

A VERDADE É:

Aprovação das Resoluções pelo CONAMA:

- Resolução nº 490 (PROCONVE P8) → Aprovada em 16/11/2018 e Publicada DOU em 21/11/2018.
- Resolução nº 492 (PROCONVE L7 / L8) → Aprovada em 20/12/2018 e Publicada DOU em 24/12/2018.

O tema começou a ser discutido em abril de 2014, em uma reunião em Goiânia, com a participação do IBAMA, CETESB, ABEIFA e ANFAVEA. Porém, só foi retomado em 2017, quando num ciclo de reuniões coordenadas pelo IBAMA, no período de abril a outubro, estabeleceu minutas para as duas resoluções. Entretanto, entre outubro de 2017 e setembro de 2018, quando a minuta foi encaminhada para o CONAMA, o texto foi alterado 4 vezes e, mesmo no CONAMA (CTQA), os textos foram novamente alterados. Ou seja, só quando publicados, é que se pode considerar que as montadoras souberam o que fazer.

Além disso, muitas das regulamentações e normas complementares, que especificam como os testes devem ser feitos, como os poluentes devem ser medidos ou como o controle deverá ser feito (e que deveriam ter sido promulgadas até dezembro de 2019), ou foram publicadas com atrasos enormes, ou não foram publicadas até hoje, devido às interrupções causadas pela pandemia.

Portanto, não se pode afirmar que as montadoras tiveram tempo hábil para desenvolver seus produtos.

FALÁCIAS SOBRE AS EMISSÕES VEICULARES

8. **As tecnologias necessárias já existem nos países mais desenvolvidos, basta trazer e instalar nos produtos brasileiros, inclusive alguns já são produzidos aqui e exportados.**

A VERDADE É:

Por diversas razões, a utilização de tecnologias veiculares requer desenvolvimentos próprios para serem aplicadas no Brasil.

- Combustíveis únicos (Gasolina E27, Etanol Hidratado e Diesel B15);
- Veículos Flex representam 85% das vendas; Veículos de até 1000cc são 50% das vendas;
- Condições de rodagem extremas (pavimentação, clima, peso/eixo, qualidade combustível etc.);
- Requisitos de conteúdo local (exportação/acordos comerciais, financiamento veículos comerciais etc.);
- Exigências específicas (poluentes regulamentados e características técnicas são diferentes, mistura de requerimentos internacionais);
- Quando eventualmente exportados, os componentes são importados em draw-back.

FALÁCIAS SOBRE AS EMISSÕES VEICULARES

9. A paralisação das atividades nas montadoras não chegou a 2 meses, e agora querem adiar por 3 anos. Qual o motivo?

A VERDADE É:

A ANFAVEA nunca propôs aos órgãos ambientais uma postergação de três anos para as novas fases do PROCONVE.

Há oito meses, as montadoras vêm trabalhando com rígidos protocolos de segurança sanitária, que limitam o número de pessoas nas áreas de Engenharia, nas áreas de testes, nos laboratórios, nas oficinas de construção de protótipos, na condução de veículos em testes de desempenho, climáticos e de durabilidade.

Testes interrompidos foram perdidos e tiveram que ser reiniciados. Protótipos e componentes ficaram parados em portos e aeroportos, no Brasil e no exterior. Fornecedores de equipamentos de testes atrasaram entregas, montagens e try-outs. Viagens nacionais e internacionais de técnicos foram suspensas ou atrasadas.

A pandemia não acabou, os cuidados sanitários continuam e a 2ª onda europeia interrompeu novamente as atividades das matrizes das montadoras.

A ANFAVEA vai cumprir o PROCONVE integralmente e propõe readequar as datas de exigência o mínimo necessário.

FALÁCIAS SOBRE AS EMISSÕES VEICULARES

10. Historicamente, a Anfavea sempre atuou para retardar os avanços do Proconve.

A VERDADE É:

A ANFAVEA nunca atuou contra o PROCONVE. Tem participado de todas as discussões e definições do mesmo há 37 anos, antes mesmo da promulgação como resolução do CONAMA.

É através das afiliadas da ANFAVEA que o conhecimento técnico das regulamentações, procedimentos de testes e de homologação internacionais têm chegado ao Brasil.

Com o objetivo de discutir as tendências internacionais sobre regulamentações de controle das emissões, a ANFAVEA promoveu diversos seminários com especialistas estrangeiros, voltados aos técnicos das montadoras, do IBAMA, da CETESB e agências estaduais de proteção ambiental.

Foi com a colaboração da ANFAVEA que o sistema de controle de homologações do IBAMA foi implantado e vem sendo mantido.

A ANFAVEA não tem nenhum interesse em retardar o PROCONVE!

CONCLUSÕES

1. A indústria automobilística brasileira apoia e cumpre os objetivos e diretrizes do PROCONVE.
2. O atendimento ao PROCONVE L7 e P8 deve considerar que:
 1. A pandemia continua.
 2. Trabalhos de desenvolvimento continuam, mas estão limitados à situação da pandemia..
 3. A ANFAVEA quer discutir de forma transparente como atender corretamente ao prescrito.
 4. ANFAVEA entende que a adequação das datas, devido à pandemia, não compromete o meio ambiente e permite obter os resultados esperados pelo CONAMA.
3. A melhoria da qualidade do ar não pode depender somente de novas fases do PROCONVE:
 1. Inspeção Técnica Veicular.
 2. Renovação de Frota.
4. A manutenção das datas previstas, sem considerar a pandemia, poderá aumentar a idade média da frota e trará consequências ambientais danosas.