ABIQUIM
QUÍMICA PRESENTE NA CONSTRUÇÃO DO FUTURO

Atuação Responsável
Compromisso com a sustentabilidade

PE 210/2017

São Paulo, 25 de outubro de 2017

À Ilustríssima Senhora
SUELY MARA VAZ GUIMARÃES DE ARAÚJO
Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)

Ref.: Consulta Pública sobre a nova fase do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE).

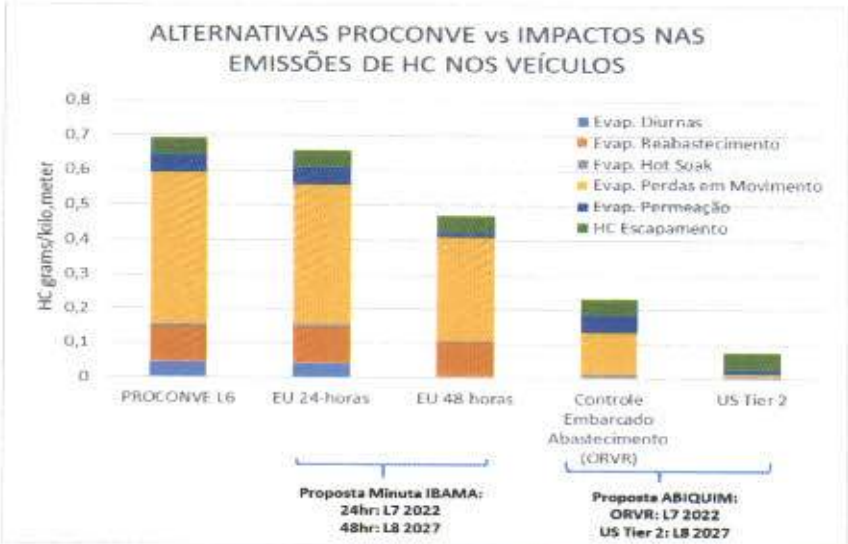
Prezada Senhora,

A **Associação Brasileira da Indústria Química (ABIQUIM)** – entidade sem fins lucrativos fundada em 16 de junho de 1964, que congrega indústrias químicas de grande, médio e pequeno portes, bem como prestadores de serviços ao setor nas áreas de logística, transporte, gerenciamento de resíduos e atendimento a emergências – vem perante Vossa Senhoria se manifestar a respeito da minuta de proposta do IBAMA sobre as novas fases do PROCONVE atualmente em consulta pública.

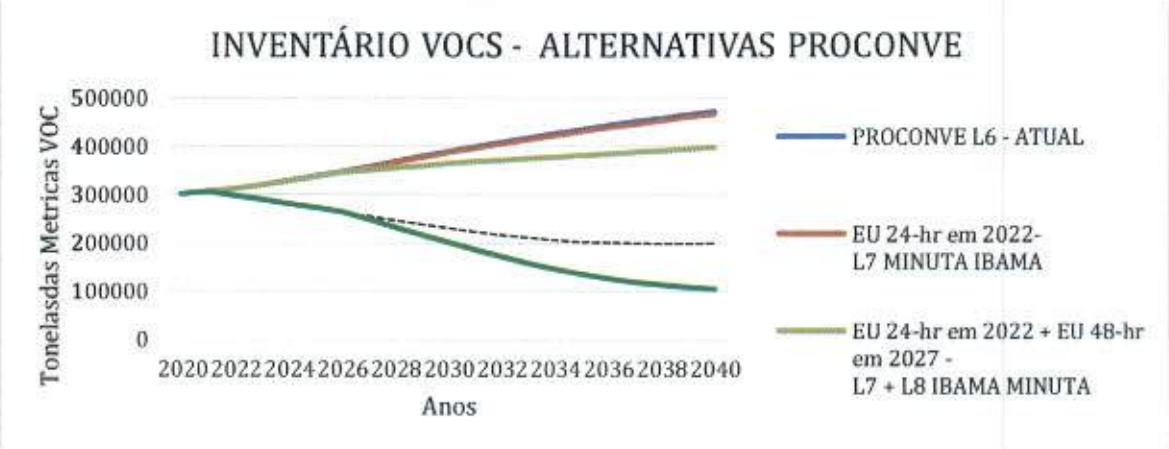
Primeiramente, gostaríamos de parabenizar a iniciativa de ampliação do debate sobre o tema com a sociedade por meio da divulgação do texto preliminar produzido pelo órgão para recebimento de contribuições. Tal iniciativa é sem dúvida um marco no processo de discussão do PROCONVE, que deve ser incentivada e repetida futuramente também nas discussões das demais políticas públicas sob a competência do IBAMA. Conforme manifestamos em oportunidades anteriores, acreditamos que o amplo debate com a sociedade ainda na fase inicial de elaboração é o melhor caminho para a construção de políticas públicas mais completas, adequadas e eficazes.

Em alinhamento com as diversas reuniões e documentos enviados pela ABIQUIM e seus associados ao órgão ao longo deste ano, enfatizamos que o IBAMA contará com nossas contribuições nesta consulta pública a serem formalizadas nos próximos dias, colocando-nos, novamente, à disposição para contribuir tecnicamente sobre esse e outros assuntos em discussão nessa autarquia.

Com relação ao texto preliminar apresentado trazemos os seguintes apontamentos especialmente no que tange ao controle das emissões evaporativas. **A minuta para o PROCONVE L7 para emissões evaporativas é deficiente**. A proposta de estabelecimento do teste 24 horas traz parâmetros de controle tão brandos que até mesmo os veículos atualmente comercializados no País seriam aprovados sem a necessidade de aprimoramentos. Ou seja, **a aprovação dessa proposta não resultaria em nenhuma melhoria nos parâmetros ambientais para os cidadãos brasileiros nos próximos dez anos** e teria como impacto, tão somente, a necessidade de realização de investimentos milionários por parte das montadoras de veículos na construção de laboratórios para a realização desses testes – conforme apontado nos gráficos abaixo.



Associação Brasileira da Indústria Química
Av. Chedid Jafet, 222, Bloco C – 4º andar, Vila Olímpia, São Paulo, SP – Cep: 04551-065 – Tel.: (11) 2148-4700
www.abiquim.org.br – e-mail: abiquim@abiquim.org.br



Dessa forma, destaca-se que a determinação proposta no texto sob consulta está em desalinhamento com as premissas do PROCONVE, estabelecidas no preâmbulo da proposta de resolução[1] [2], e com a manifestação do IBAMA proferida durante o seminário organizado pelo Ministério do Meio Ambiente sobre o tema no último dia 5 de outubro, quando afirmou-se que **a referência para o controle das emissões evaporativas dos veículos seria a legislação dos Estados Unidos** – e não a insatisfatória legislação europeia utilizada como base para estabelecimento do teste 24h.

É importante destacarmos que **a redução das emissões evaporativas não pode ser deixada para depois. É necessária agora!** Passados 25 anos sem aprimoramentos significativos, as emissões evaporativas são dez vezes maiores do que as normas de emissão dos escapamentos em termos de g/km.

Nesse sentido, estranha-se ainda a resistência na adoção do **controle de evaporação de combustível por reabastecimento do veículo (ORVR)** tratando-a com ceticismo infundado ao submetê-la – conforme o texto preliminar divulgado – à estudos técnicos adicionais, previstos para ocorrer até o fim de 2019, para apenas então avaliar a sua implementação. Deixamos claro que não são necessários mais estudos sobre o tema, visto que as emissões de reabastecimento são estudadas desde 1972, sendo atualmente bem caracterizadas e compreendidas. Observa-se ainda que os testes de 24 e 48 horas com 2g de emissão foram testados em menor quantidade do que o ORVR no Brasil, todavia, apesar de todos aos problemas técnicos apontados, foram esses os selecionados pela equipe técnica do órgão como sendo os novos parâmetros do PROCONVE.

O controle embarcado no reabastecimento (ORVR) vem sendo exigida há mais de vinte anos nos Estados Unidos e no Canadá, com mais de 350 milhões de veículos produzidos e eficácia da vida útil integral de 98% devidamente demonstrada e documentada, conforme apresentamos em diversas oportunidades ao órgão, tendo suas principais características elencadas abaixo:

- ✓ É uma extensão relativamente simples e de baixo custo em relação aos atuais sistemas de controle evaporativo.
- ✓ Reduz as emissões de reabastecimento para o meio ambiente e reduz consideravelmente a exposição ocupacional ao combustível de vapor de benzeno, com eficácia da vida útil integral de 98% (demonstrada e documentada).

---

1 Disponível em: http://www.ibama.gov.br/phocadownload/proconve-promot/2017/consulta-publica/2017-10-proposta-conama-L7-L8-v3-m.pdf

2 *Considerando que a emissão de poluentes por veículos automotores contribui significativamente para a deterioração da qualidade ambiental, especialmente nos centros urbanos;*
Considerando que a utilização de tecnologias automotivas de eficácia comprovada, associadas a especificações adequadas de combustíveis, permitem atender às necessidades de controle da poluição, sem prejuízo da economia de combustível e da competitividade de mercado;
Considerando a necessidade de estabelecer novos padrões de emissão para os motores veiculares e veículos automotores leves, nacionais e importados, visando à redução da poluição do ar nos centros urbanos do país e a economia de combustível;
Considerando a necessidade de prazo e de investimentos para promover a melhoria da qualidade dos combustíveis automotivos para viabilizar a introdução de tecnologias de controle de poluição;
Considerando a necessidade de prazo para a adequação tecnológica de motores veiculares e de veículos automotores às novas exigências de controle da poluição necessárias à redução da emissão.

- ✓ Reduz as emissões diurnas e do veículo em movimento em cerca de 70%, contribuindo ainda para a redução do vazamento de combustível durante a dispensação.
- ✓ Reduz o consumo de combustível em pelo menos 0,6%, uma vez que o veículo utiliza o vapor. Este valor do vapor de combustível recuperado é mais do que o custo da tecnologia.
- ✓ Reduz o inventário de gases do efeito estufa (GEE), uma vez que a porção de carbono do vapor de combustível recuperado é usada pelos veículos em vez de se oxidar em CO2 na atmosfera.
- ✓ Funciona com gasolina C, E100 (etanol) e misturas de gasolina C e etanol.
- ✓ Os procedimentos de teste ORVR estão bem desenvolvidos e não são necessárias novas instalações de teste – direcionando de maneira eficaz os recursos das montadoras para a adaptação de seus modelos à tecnologia, além disso o ORVR foi amplamente discutidos no âmbito da AEA, a qual já enviou à ABNT uma proposta de normatização do seu método de ensaio, ressaltando que essa ainda merece modestos aprimoramentos;
- ✓ Todos os vinte fabricantes de automóveis em atuação no Brasil terão experiência com a tecnologia ORVR até 2020 – quando a tecnologia passa também a ser obrigatória na China.
- ✓ Nenhuma entidade ou fabricante questionou a viabilidade técnica do requisito.

PROPOSTA ABIQUIM:

- Assim, pelos elementos acima expostos e levando em consideração que o sistema ORVR é uma tecnologia comprovada e barata que pode economizar combustível e proporcionar reduções de emissões para melhorar a qualidade do ar e saúde ocupacional, nossa sugestão ao IBAMA é que considere a adoção obrigatória do ORVR a partir de 2022 – ajustado, portanto, ao primeiro ciclo do ROTA 2030 – e o realinhamento à referência do modelo dos EUA com a adoção dos requisitos evaporativos TIER 2 a partir de 2027.

- Apoio a provisão na proposta minuta que diz que todos os vapor devem ser ventilados para o recipiente, exceto para a ventilação de sobrepressão de emergência.
- O procedimento de teste deve assegurar que uma purga adequada ocorra em uma condução urbana de menor velocidade. Isso geralmente retorna ao procedimento de teste. Nesse caso, os procedimentos dos EUA, conforme prescrito na proposta preliminar, funcionarão bem. O teste ORVR dos EUA é separado do teste evaporativo e, isso é importante para economizar tempo e recursos de teste. O atual processo preliminar de teste da AEA precisa ser aprimorado nesse sentido.

- Limites
    - L7 em 2022 (para todos veículos comercializados a partir de 1° Janeiro 2022): adoção do controle embarcado de emissões evaporativas durante o abastecimento:

Controle de Emissões Evap. durante o Abastecimento Embarcado no Veículo (g/liter)
Todas Classes Veículo
0.05

- L8 em 2027 (para todos veículos comercializados a partir de 1° Janeiro 2027): Adoção do TIER 2 Americano completo

Limites de Emissão de Evaporativas e Reabastecimento do TIER 2 do EPA para veículos Leves			
Hot Soak+48-hr Diurno (g/test)	Hot Soak+72-hr Diurnal (g/test)	Perda por movimento "Running Loss" (g/km)	Controle no reabastecimento (ORVR) (g/liter)
0.65	0.50	0.03	0.05

Sendo o que se apresentava, despedimo-nos com os votos de estima e consideração.

FERNANDO FIGUEIREDO
Presidente Executivo