



São Paulo, 26 de outubro de 2018

Ao

**Ministério do Meio Ambiente**

A/c Exmo. Sr. Ministro Edson Duarte  
Esplanada dos Ministérios, Bloco B, 5º andar  
Brasília/DF  
70068-900

Ao

**Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis**

A/c Exma. Sra. Presidente Suely Mara Vaz Guimarães de Araújo  
Setor de Clubes Esportivos Norte Trecho 2 - Edifício Sede - L4 Norte  
Brasília/DF  
70818-900

**Ref.: Solicitação de reunião com o Exmo. Sr. Ministro Edson Duarte e com a Exma. Sra. Presidente Suely Araújo acerca da fase P-8 do Programa de controle de emissões veiculares (Proconve)**

O **Instituto Alana**, por meio do seu programa **Prioridade Absoluta**, vem, respeitosamente, no âmbito do processo de deliberação de novos padrões sobre emissões veiculares, solicitar, respeitosamente, reunião no dia 29 de outubro de 2018, portanto antes da 58ª reunião plenária extraordinária do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), com seus representantes e em nome da Coalizão RespirAR<sup>1</sup> para apresentar a perspectiva da sociedade civil

---

<sup>1</sup> Organizadora do Manifesto anexo, que solicita que prazo para obrigação de motores menos poluentes seja menor a fim de minimizar os impactos da poluição na saúde da criança e do adolescente, assinado pelas seguintes organizações: Associação de Combate aos Poluentes (ACPO), Associação de Defesa do Meio Ambiente de Araucária (AMAR), Associação de Proteção ao Meio Ambiente (APROMAC), Associação de Saúde Socioambiental (ASSA), Coletivo de Entidades Ambientalistas do Estado de São

organizada acerca da adoção do padrão tecnológico Euro VI na fase P-8 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve).

## **1. Sobre o programa Prioridade Absoluta do Instituto Alana.**

O **Instituto Alana** [[alana.org.br](http://alana.org.br)] é uma organização da sociedade civil, sem fins lucrativos, que aposta em programas que buscam a garantia de condições para a vivência plena da infância. Criado em 1994, é mantido pelos rendimentos de um fundo patrimonial desde 2013. Tem como missão “honrar a criança”.

O **Prioridade Absoluta** [[www.prioridadeabsoluta.org.br](http://www.prioridadeabsoluta.org.br)] é um programa criado com a missão de dar efetividade e visibilidade ao Artigo 227 da Constituição Federal do Brasil, que coloca o melhor interesse de crianças e adolescentes como absoluta prioridade das famílias, da sociedade e do Estado. Por meio de suas atividades, busca informar, sensibilizar e mobilizar pessoas, famílias, organizações, empresas e o poder público para que assumam, de forma compartilhada, este dever constitucional. O programa também desenvolve ações junto a instituições dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, com o objetivo de exigir a garantia com absoluta prioridade aos direitos de crianças e adolescentes em cenários de violação e na promoção de políticas públicas sociais e orçamentárias. Para tanto, desenvolve ações de advocacy nos eixos de Justiça Climática, Acesso à Justiça, Mídia e Informação, e Orçamento Público.

No âmbito do projeto Justiça Climática, são desenvolvidas ações com o objetivo de promover soluções para os problemas socioambientais advindos das mudanças climáticas que impactam direitos de crianças e adolescentes. E é justamente nesse projeto no qual se insere a temática de poluição do ar, sobre a qual ora se requer agenda para discutir os necessários e propostos avanços quantos aos padrões de emissões de poluentes por veículos pesados, ao lado das demais entidades que compõem a Coalizão RespirAR.

## **2. Avanços e desafios na fixação de limites a emissões de poluentes por veículos.**

---

Paulo, Global Call for Climate Action (GCCA), Greenpeace Brasil, Instituto de Defesa do Consumidor (IDEC), Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental (PROAM), Instituto Alana, Instituto Saúde e Sustentabilidade, International Council on Clean Transportation (ICCT), Movimento Nossa BH, Núcleo de Estudos Pesquisas e, Extensão em Saúde Socioambiental, TOXISPHERA Associação de Saúde Ambiental.

No Brasil, os limites máximos de emissão veicular de leves e pesados são estabelecidos pelo Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE), criado pela Resolução 18 de 1986 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA). O controle pelo Programa se dá a partir da classificação dos veículos em razão de seu Peso Bruto Total - PBT, sendo que as fases, caracterizadas por "L" para veículos leves e "P" para veículos pesados, vem sendo implantadas segundo cronogramas diferenciados.

No que toca a veículos leves, a regulação, feita por meio das Resoluções 315 de 2002 e 354 de 2004 do Conama, é relevante por serem eles importante fonte de emissão de monóxido de carbono, hidrocarbonetos, e óxidos de nitrogênio, os quais são prejudiciais à saúde e contribuem para o efeito estufa, especialmente quando tais emissões, por meio de processos químicos, são transformadas em gás carbônico, metano e óxido nitroso<sup>2</sup>.

Mas é a regulação de emissões de poluentes por veículos pesados<sup>3</sup> que merece especial atenção, uma vez que são ônibus e caminhões os principais emissores de material particulado<sup>4</sup> e óxidos de nitrogênio<sup>5,6</sup>, que têm impacto gravoso na saúde. Por isso, é estratégico estabelecer regulações restritivas sobre as emissões de poluentes por tais veículos, dado que estes, apesar de representarem menos de 5% da frota rodoviária brasileira, contribuem com 90% das emissões de poluentes veiculares<sup>7</sup>.

---

<sup>2</sup> Disponível em: [http://bdtd.ibict.br/vufind/Record/USP\\_dbc35e46f81ab71775d8f348619af9e4](http://bdtd.ibict.br/vufind/Record/USP_dbc35e46f81ab71775d8f348619af9e4). Acesso em 21 de agosto de 2018.

<sup>3</sup> São veículos com massa total máxima maior que 3.856 kg. Conforme Resolução 340 de 2010 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), veículos pesados correspondem a ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, motor-casa, reboque ou semi-reboque e suas combinações.

<sup>4</sup> Nesse sentido: "Sob a denominação geral de Material Particulado se encontra um conjunto de poluentes constituídos de poeiras, fumaças e todo tipo de material sólido e líquido que se mantém suspenso na atmosfera por causa de seu pequeno tamanho. As principais fontes de emissão de particulado para a atmosfera são: veículos automotores, processos industriais, queima de biomassa, ressuspensão de poeira do solo, entre outros. (...) O tamanho das partículas está diretamente associado ao seu potencial para causar problemas à saúde, sendo que quanto menores maiores os efeitos provocados". Disponível em: <https://cetesb.sp.gov.br/ar/poluentes/>. Acesso em 15 de agosto de 2018.

<sup>5</sup> Nesse sentido: "Óxidos de nitrogênio são formados durante processos de combustão. Em grandes cidades, os veículos geralmente são os principais responsáveis pela emissão dos óxidos de nitrogênio. O NO, sob a ação de luz solar se transforma em NO<sub>2</sub> e tem papel importante na formação de oxidantes fotoquímicos como o ozônio. Dependendo das concentrações, o NO<sub>2</sub> causa prejuízos à saúde". Disponível em: <https://cetesb.sp.gov.br/ar/poluentes/>. Acesso em 15 de agosto de 2018.

<sup>6</sup> Disponível em: [http://www.mma.gov.br/estruturas/163/\\_arquivos/proconve\\_163.pdf](http://www.mma.gov.br/estruturas/163/_arquivos/proconve_163.pdf). Acesso em 15 de agosto de 2018.

<sup>7</sup> ICCT. Deixado para trás: Brasil poderá ser o último grande mercado automotivo a adotar o padrão Euro VI. Disponível em: <https://www.theicct.org/blog/staff/deixado-para-brasil-podera-ultimo-mercado-automotivo-adotar-padr%C3%A3o>. Acesso em 23 de julho de 2018.

Importante compreender que, apesar do Brasil ter avançado na fixação de limites para emissão de poluentes<sup>8</sup>, ainda não houve no país a adoção do padrão mais efetivo no controle das emissões de poluentes e, portanto, mais protetivo à saúde e vida de pessoas, especialmente de crianças e adolescentes.

Certamente o exemplo mais grave dessa situação evidencia-se com os veículos pesados. Desde 2012, está vigente o padrão P-7 para veículos pesados, instituído pela Resolução 403 de 2008 do Conama, a qual estabelece limites de emissão nos termos da seguinte tabela:

**Limites de emissão em g/kWh da fase P-7 (Resolução CONAMA 403/2008)**

Poluentes / limites de emissão							
	NOx	HC	CO	CH4(2)	MP	NMHC	Opacidade (m-1)
<b>Ensaio ESC(4)/ELR(5)</b>	2,00	0,46	1,50	N.A.	0,02	N.A.	0,50
<b>Ensaio ETC(1)</b>	2,00	N.A.	4,00	1,10	0,03(3)	0,55	N.A.

(1)Ciclo E.T.C. - denominado Ciclo Europeu em Regime Transiente - ciclo de ensaio que consiste de mil e oitocentos modos transientes, segundo a segundo, simulando condições reais de uso. Motores a gás são ensaiados somente neste ciclo.

(2)Somente motores a gás são submetidos a este limite.

(3)Motores a gás não são submetidos a este limite.

(4) Ciclo E. S. C - denominado Ciclo Europeu em Regime Constante - consiste de um ciclo de ensaio com 13 modos de operação em regime constante;

(5) Ciclo E.L.R. - denominado Ciclo Europeu de Resposta em Carga - ciclo de ensaio que consiste numa sequência de quatro patamares a rotações constantes e cargas crescentes de dez a cem por cento, para determinação da opacidade da emissão de escapamento.

Ocorre que tal padrão não está alinhado ao que existe de mais avançado no tema e ao que já é amplamente adotado por países comprometidos com a saúde de seus cidadãos, conforme indicado inclusive pela Organização Mundial da Saúde (OMS)<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Por exemplo, em um breve histórico feito pelo Ministério do Meio Ambiente, tem-se que nas primeiras fases do Proconve para veículos pesados, a P-1 e a P-2, vigentes entre 1990 e 1993, os limites para emissão gasosa (fase P-1) e material particulado (fase P-2) não eram exigidos legalmente. Já na fase P-3, implementada entre 1994 e 1997, identificou-se uma redução drástica das emissões de CO (43%) e HC (50%). A fase P-4, vigente entre 1998 e 2002, reduziu ainda mais os limites criados pela fase anterior. A fase P-5, que vigorou entre 2003 e 2008, teve como objetivo a redução de emissões de material particulado, óxidos de nitrogênio e hidrocarbonetos. Mais recentemente, a fase P-6 deveria ter sido implementada entre 2009 e 2011, no entanto, não foi implantada na data prevista. O Conama, então, por meio da Resolução 403 de 2008, aprovou uma nova fase (P-7), para veículos pesados, com limites ainda mais rígidos de emissão, o que entrou em vigor em 2012. Disponível em: [http://www.mma.gov.br/estruturas/163/\\_arquivos/proconve\\_163.pdf](http://www.mma.gov.br/estruturas/163/_arquivos/proconve_163.pdf). Acesso em 15 de agosto de 2018.

<sup>9</sup> OMS. Inheriting a sustainable world? Atlas on children's health and the environment. 2017. Disponível em: [apps.who.int/iris/bitstream/10665/254677/1/9789241511773-eng.pdf](https://apps.who.int/iris/bitstream/10665/254677/1/9789241511773-eng.pdf). Acesso em 24 de julho de 2018.

Assim, atualmente, e após longo prólogo, e por notável esforço e consciência das atuais gestões do Ministério do Meio Ambiente e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), está sendo finalmente discutida a fixação de novos parâmetros para veículos pesados – o chamado P8<sup>10</sup>, alinhado ao padrão Euro 6, o mais recente, mais limpo e mais efetivo<sup>11</sup> padrão até agora no mundo e umas das políticas públicas mais importantes para o combate à poluição local e proteção à saúde pública<sup>12</sup>.

A atualização da regulação é essencial e urgente pois, **ao longo de trinta anos de vigência do padrão equivalente ao Euro 6 relativo a veículos pesados, os benefícios incluiriam prevenção de 74.000 mortes prematuras por exposição a emissões de poluentes: a aprovação e implementação de referido padrão é fundamental e urgente pois cada ano de atraso na implementação da norma P-8 resulta em mais 2.500 mortes prematuras.**

Nesse contexto, diante da gravidade da situação da poluição no Brasil, apresenta-se em documentos produzidos pelos membros das **Coalizão RespirAR** com argumentos e evidências que comprovam a oportunidade, viabilidade e necessidade de atualização dos limites de emissão veicular, com adoção de referido padrão Euro VI no âmbito de veículos pesados como forma de assegurar os direitos de crianças e adolescentes com prioridade absoluta e prevenir problemas de saúde, transtornos no desenvolvimento e mortes – todos evitáveis com o controle da emissão de poluentes.

**O processo para a atualização de tais padrões de emissão veicular chega agora a sua fase final não pode ser uma escolha política guiada por interesses privados ou comerciais, como vem sendo até o momento; em verdade, para que sejam evitadas ainda mais mortes e problemas de saúde decorrentes da poluição, deve se defender o interesse público da sociedade e o cumprimento da prioridade absoluta de crianças e adolescentes.**

## **7. Pedido.**

---

<sup>10</sup> Desde a aprovação, em 2012, especialistas em regulação de emissões de poluentes veiculares apontavam a necessidade de já iniciar a discussão de migração para o padrão tecnológico Euro VI <http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/13885/aea-brasil-deve-comecar-a-planejar-proconve-p8>

<sup>11</sup> Tal parâmetro é especialmente efetivo pois o Euro VI também garante a conformidade em uso além do laboratório, o que obriga que as montadoras projetem caminhões e ônibus para passarem não só nos testes de certificação, mas para de fato cumprir com os limites legais no mundo real.

<sup>12</sup> ICCT. Euro VI para o Brasil: um caminho claro para céus mais limpos. Disponível em: <https://www.theicct.org/blogs/staff/euro-VI-para-o-brasil-um-caminho-claro-para-ceus-mais-limpos>. Acesso em 25 de julho de 2018.

O programa **Prioridade Absoluta** do **Instituto Alana** solicita, em nome da **Coalizão RespirAR**, reunião com os órgãos ora referidos para apresentar pessoalmente os argumentos e evidências que apontam a oportunidade de o Brasil avançar na garantia da saúde e vida de qualidade de seus cidadãos por meio da adoção do padrão tecnológico Euro VI na fase P-8 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve).



**Pedro Affonso Duarte Hartung**  
**Coordenador do Prioridade Absoluta**



**Thais Nascimento Dantas**  
**Advogada**  
**OAB/SP 377.516**

*Marina S. L. R.*

**Marina Pita**

**Assessora de advocacy**

**C/C**

**Comissão de Acompanhamento e Avaliação do Proconve**

A/c Exmo. Sr. Ministro Edson Duarte  
Esplanada dos Ministérios, Bloco B, 5º andar  
Brasília/DF  
70068-900

**Conselho Nacional do Meio Ambiente**

A/c Exmo. Sr. Ministro Edson Duarte  
Esplanada dos Ministérios, Bloco B, 5º andar  
Brasília/DF 70068-900