



ANFAVEA em defesa do PROCONVE

Entidade confirma dificuldades de desenvolvimento durante a pandemia e alerta que a não adequação dos prazos pode levar a uma elevação das emissões veiculares

São Paulo, 15 de dezembro de 2020 – A pandemia da covid-19 vem provocando uma série de atrasos nos desenvolvimentos, testes e implementações de tecnologias que permitirão aos veículos brasileiros atender às próximas metas de controle de emissões do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE). A ANFAVEA tem alertado sobre a necessidade de reavaliar esses prazos de forma realista, transparente e com bom senso e tem sido alvo de críticas injustas de alguns setores.

A entidade já expôs aos órgãos reguladores argumentos ligados aos efeitos sanitários da pandemia que afetaram profundamente as atividades de pesquisa e desenvolvimento do setor automotivo. O único objetivo do pleito é cumprir a lei, como vem sendo feito à risca desde que o PROCONVE foi criado em meados dos anos 80. Para isso, é preciso evitar um impasse a partir de 2022 (veículos leves) e 2023 (veículos pesados), quando novas regras de emissões entrarão em vigor para 100% dos modelos vendidos no país.

Os cuidados para a preservação de vidas com a pandemia levaram a adiamentos de quase todas as atividades da sociedade em nível global, como aulas, eleições, competições, eventos culturais e feiras de negócios. “Nossos profissionais não estão imunes ao coronavírus, por isso este apelo ao bom senso também no nosso caso. Não temos nada a esconder da sociedade. Pelo contrário, temos orgulho de nossas contribuições à melhoria na qualidade do ar, e de todas as novas tecnologias que estamos preparando para dar mais um salto nesse sentido”, afirma Luiz Carlos Moraes, Presidente da ANFAVEA.

Para contribuir com o debate e elevar o nível de compreensão sobre o tema, a ANFAVEA elaborou uma lista de respostas às 10 críticas mais comuns que vem recebendo:

10 FALÁCIAS SOBRE AS EMISSÕES VEICULARES

1) Haverá um aumento das internações e mortes por problemas respiratórios caso os prazos do PROCONVE sejam adiados:

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.

2) A Anfavea quer adiar todos os prazos em três anos:

A ANFAVEA nunca propôs aos órgãos ambientais uma postergação de três anos para as novas fases do PROCONVE. A entidade prega bom senso e muita atenção aos impactos da pandemia que continua prejudicando todas as atividades no planeta, inclusive as nossas.

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

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.

- Interrupções de jornadas e adoção de novos protocolos sanitários.

- Paralisações de ensaios e de laboratórios.
- Paralisações dos trabalhos junto às matrizes.
- Paralisação de desenvolvimento com fornecedores.
- Atraso no recebimento de componentes e confecção de protótipos.
- Interrupção de viagens e de intercâmbio de informações.
- Postergação da entrega de novos equipamentos.
- Interrupção de investimentos de terceiros e consequente atraso nos desenvolvimentos.
- Interrupção de ensaios de durabilidade.
- Regulamentos Complementares Não Publicados.

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

Os equivalentes às fases L7 e L8 (veículos leves) nos Estados Unidos têm um prazo de introdução entre 2017 e 2025, enquanto nós estamos programados para início em 2022, bem longe de ter uma década de atraso.

Já para os veículos pesados, nosso P8 equivale ao Euro 6, que teve início em 2014 na Europa no estágio A. Nós entraremos em 2023 já no estágio C (o terceiro do Euro 6), que entrou em vigor em 2017 por lá. E logo saltaremos para o estágio D, igualando a regulamentação europeia. Em resumo, largamos depois desses países, mas nos aproximando deles rapidamente a cada nova etapa do PROCONVE.

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

Estamos à frente de todos esses países e vamos continuar, mesmo que haja uma readequação de prazos. E assim que dermos o próximo salto, estaremos pareados com os países mais desenvolvidos do mundo.

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

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.
- 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.

7) As montadoras tiveram tempo mais que suficiente para desenvolver seus produtos adequados às novas normas:

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 para desenvolver seus produtos.

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:

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.

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

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.

10) Historicamente, a Anfavea sempre atuou para retardar os avanços do PROCONVE:

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:

- a) A pandemia continua.
- b) Trabalhos de desenvolvimento continuam, mas estão limitados à situação da pandemia.
- c) A ANFAVEA quer discutir de forma transparente como atender corretamente ao prescrito.
- d) 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:

- a) Inspeção Técnica Veicular.
- b) 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.

Link para vídeo da coletiva de imprensa realizada hoje:

<https://www.youtube.com/watch?v=Q4vdg52tq0U&feature=youtu.be>

Link para apresentação feita na coletiva:

http://www.anfavea.com.br/docs/apresentacoes/apresentacao_dezembro_2020_PROC_ONVE.pdf

Assessoria de Comunicação Anfavea

imprensa@anfavea.com.br

ANFAVEA – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES
Avenida Indianópolis, 496 – Moema – 04062-900 – São Paulo – SP – [Tel: 55 11 2193-7800](tel:551121937800)
ST SAUS Quadra 4, lote 9/10, s/nº, Bloco A; Sala: 725 e partes – Asa Sul - 70070-938 - Brasília – DF - [Tel: 55 61 2191-1400](tel:556121911400)
www.anfavea.com.br