

**REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO nº      , de 2009**

**(DO SR. SARNEY FILHO)**

***Requerimento de Informação  
ao Senhor Ministro do Meio  
Ambiente, sobre os termos que  
compõem o Termo de  
Ajustamento de Conduta – TAC  
que postergou o cumprimento  
da etapa P-6 do PROCONVE,  
assinado, dentre outros, pelo  
Instituto Brasileiro de Meio  
Ambiente e Recursos Naturais  
Renováveis - IBAMA.***

Senhor Presidente,

Com fundamento no art. 50, § 2º, da Constituição Federal, combinado com os artigos 115, inciso I, e 116, ambos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, solicito a Vossa Excelência que seja encaminhado ao Senhor Ministro do Meio Ambiente **Pedido de Informação**, tendo em vista (i) a afronta, por parte da ANP e da PETROBRÁS, a dispositivos da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 2003 e da Resolução nº 315/02 do CONAMA, tendo por consequência a não substituição dos combustíveis óleo diesel com 500 ppm S e 2000 ppm S (partes

por milhão de enxofre), de acordo com os prazos estipulados nos diplomas legais, no âmbito da fase P-6 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores-PROCONVE (1º de janeiro de 2009); (ii) e o Termo de Ajustamento de Conduta - TAC firmado entre o Ministério Público Federal e o IBAMA, fabricantes de veículos e de motores e a Petrobras, que postergou os prazos estabelecidos pelas referidas Lei e Resolução CONAMA.

1- Quais são os estudos e as premissas que fundamentaram o cálculo de emissões que deixariam de ser emitidas com o cumprimento da Resolução CONAMA 315/02?

2- Quais são os estudos e as premissas que fundamentaram as medidas de compensação estabelecidas no referido TAC?

3- As medidas firmadas compensam a mesma quantidade de emissões que seriam evitadas com o cumprimento da Resolução em questão?

4- Existem estudos sobre bacias aéreas, dispersão de poluentes, medições de poluição, tamanho da frota de veículos pesados, população afetada, entre outros que justificam a escolha das cidades, prazos e frotas que irão receber o S-50?

5- Quais as razões para se escolher as frotas cativas dos municípios de São Paulo e Rio de Janeiro para receber o diesel S-50 em detrimento de todas as outras cidades do país?

6- Quais são as razões para se escolher apenas as Regiões Metropolitanas de Recife, Fortaleza e Belém para substituição do diesel S-500 pelo S-50 em detrimento das outras do país?

7- Como que se determinou e qual será o volume de combustível S-50 a ser fornecido e distribuído em cada cidade contemplada? Em qual fundamento se baseia a distribuição de diesel S-50 e a escolha das cidades e os prazos iniciais estabelecidos?

8- Como que se estabeleceu o valor que a Petrobras deverá destinar para fiscalização de fumaça preta no Estado de São Paulo (R\$ 1 milhão)? Porque apenas este Estado?

9- Como que se estabeleceu o valor que os fabricantes de veículos deverão destinar para a construção de um laboratório de emissões no Estado de São Paulo (R\$ 12,7 milhões)? Porque apenas para este Estado?

10- Qual o efeito na compensação do dano e fundamentação que amparam a imposição ao IBAMA de enviar

com pedido de urgência ao CONAMA proposta de resolução para veículos leves a diesel?

## JUSTIFICAÇÃO

Por força do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - **PROCONVE**, a **AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP** e a **PETROBRÁS**, são obrigadas à adoção de medidas que possibilitem a **substituição do óleo diesel que emite 500 ppm S e 2000 ppm S (partes por milhão de enxofre) por um óleo diesel de 50ppm, ou seja, de baixo teor de enxofre**, objetivando diminuir o elevado nível de poluição atmosférica pela emissão de material particulado, o que vem causando enormes prejuízos à saúde da população.

No entanto, a **ANP** e a **PETROBRAS**, vêm descumprindo flagrantemente dispositivos da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que institui o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - **PROCONVE**; a Resolução nº 18/96, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - **CONAMA**, com repercussão direta nas disposições da Lei nº 9.605/98 (Lei de Crimes Ambientais), na Lei nº 8.078/90 (Código do Consumidor), e na Lei nº 7.347/85 (Ação Civil Pública), conforme adiante ficará demonstrado.

Determina o art. 7º, *caput* e o seu parágrafo único, da Lei nº 8.723, de 1993, que os órgãos responsáveis pela política energética, **especificação, produção, distribuição, controle de qualidade de combustíveis** são obrigados a fornecer **combustíveis comerciais**, a partir da data de implantação dos limites fixados por esta Lei, e de **referência** para testes de homologação, certificação e desenvolvimento, com antecedência mínima de 36 (trinta e seis) meses do início de sua comercialização.

Pois, bem. Veja-se que a Lei nº 8.723, data-se de 28 de outubro de 1993.

Porém, para possibilitar o implemento das disposições da Lei, foram editadas duas Resoluções do **Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA**. A de nº 18, de 06 de maio de 1986, para execução das primeiras fases do Programa de Redução da Poluição Veicular, as quais já foram exauridas. A segunda fase, veio com a Resolução nº 315, de 29 de outubro de 2002.

Conforme já foi anteriormente salientado, o cumprimento das obrigações estabelecidas para ANP e PETROBRAS, significa a redução na emissão de material particulado até 60% com a simples substituição do óleo diesel de 500 ppm S por um óleo diesel de 50 ppm S (partes por milhão de enxofre), baixando o teor de enxofre. **Segundo a CETESB, só na Região Metropolitana de São Paulo o potencial de redução seria da ordem 8,4 mil toneladas de material particulado.**

Portanto, os índices de poluição (de enxofre) do diesel utilizado no Brasil continuam sendo muito superiores aos utilizados em diversos Países do mundo, a exemplo daqueles permitidos nos Estados Unidos que é de 15 ppm S e países

européus, sendo que no México, Taiwan e Tailândia é de 50 ppm S, cujos índices serão reduzidos para 15 ppm S (partes por milhão de enxofre), a partir de 2009.

A poluição atmosférica da cidade de São Paulo por conta do alto teor de enxofre, é responsável pelo **falecimento de cerca de três mil pessoas por ano**. Além do fato de que, a mortalidade de idosos naquela cidade está diretamente associada com a variação do material particulada inalável, conforme atesta o Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental da Faculdade de Medicina - USP.

O Termo de Ajustamento de Conduta - TAC firmado acabou, em suma, por alterar os prazos estabelecidos por lei e por impor medidas compensatórias carentes de embasamentos técnicos.

Por esses motivos, Senhor Presidente, faz-se necessário a obtenção das informações ora requeridas, que possibilitem subsidiar os encaminhamentos apropriados, no âmbito do Parlamento Brasileiro.

**Sala das Sessões,      de março de 2009.**

**Deputado SARNEY FILHO**

**Líder do PV**