



**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE**

Procedência: IBAMA

Data: 04 de fevereiro 2009

Processo nº 02000.003261/2008-72

Assunto: Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.

**Proposta de Resolução
Versão Revisada**

Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.

Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário **do ciclo diesel** e dá outras providências.

JUSTIFICATIVA – Considera-se que no momento a resolução deva estabelecer regulamentação apenas para os veículos automotores leves do ciclo diesel, de acordo com os seguintes fundamentos:

- i) a Resolução Conama 403/2008 em seu art. 10 diz claramente que “o Conama elaborará e deliberará **em regime de urgência** proposta de Resolução estabelecendo novos limites máximos de emissão de poluentes e a respectiva data de implantação, **para veículos leves dotados de motor do ciclo Diesel.**” Dessa forma, os conselheiros deliberaram conscientes sobre as possibilidades do cumprimento deste artigo - elaboração de uma resolução em exíguo prazo – considerando apenas, e muito claramente os veículos do ciclo Diesel. Em momento algum, passou pelas nossas mãos, seja em forma de emenda ou proposição em plenário, a possibilidade de se fazer em tão curto prazo uma proposta que abrangesse os demais ciclos. Os conselheiros tinham na ocasião pleno conhecimento das especificidades de nossos combustíveis e, portanto da complexidade de uma proposta abrangente, a exigir prazo maior. A CNT considera um desrespeito ao comando do Conama a proposta de se fazer de modo diferente do determinado, e, portanto, solicita um parecer jurídico sobre esse ponto;
- ii) de acordo com TAC, estabelecido entre o Ministério Público e os agentes envolvidos no cumprimento da Resolução Conama n.º15, foi determinada a elaboração de um estudo, no valor de R\$500 mil, que pudesse subsidiar os próximos passos de regulamentação no âmbito do PROCONVE, com vistas à gestão, eficiente e eficaz, da qualidade do ar. De modo que, considerando que esse estudo já tem dotação orçamentária para se iniciar, achamos prematura a proposta de se regulamentar, neste momento, além do ciclo Diesel, pois os resultados pretendidos estarão, justamente, voltados para o estabelecimento de parâmetros mais adequados para a próxima fase do Programa;
- iii) é do conhecimento de todos que a fase L5 para os veículos leves, ainda em desenvolvimento, está sendo plenamente cumprida, não ensejando, portanto, qualquer ação imediata de implantação, em regime de urgência de uma nova fase;
- iv) durante as discussões no GT, quando apresentamos também nossas considerações para que a proposta se atenha aos veículos do ciclo Diesel, todas as argumentações (gentileza resgatar os documentos de ajuda memória) se alicerçaram apenas em justificativas administrativas. Predominou a argumentação de que sempre se trata veículo leve dessa forma conjunta, portanto, deve continuar dessa forma. Pensamos que a perda de qualidade advinda da possibilidade de se fazer uma resolução dissociada com a realidade social, os impactos econômicos e de fatos e dados sobre a qualidade do ar, não pode ser sustentada por uma argumentação meramente administrativa;
- v) como empresários do transporte, atuando no fomento à constante renovação de frota, com sucesso no que se refere aos veículos leves (vejam a frota de táxi nacional), temos absoluta consciência do que pode significar para o setor, a um custo socioeconômico significativo, uma regulamentação que coloque

veículos com uma determinada característica que leve à incompatibilidade com a capacidade de distribuição de combustível adequado.

O **CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - CONAMA**, no uso das competências que lhe são conferidas pelo art. 8º, inciso VII, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno; e

Considerando a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, como parte integrante da Política Nacional de Meio Ambiente;

Considerando as prescrições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, instituído pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente através da Resolução CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986, e demais resoluções complementares;

~~Considerando que as tendências das projeções do inventário de fontes móveis até o ano de 2030 indicam a necessidade de maior severidade na redução das emissões dos óxidos de nitrogênio [NOx] e dos hidrocarbonetos [HC] pelos veículos automotores, poluentes esses formadores de ozônio troposférico;~~

JUSTIFICATIVA – A proposta de supressão deste considerando vai ao encontro da informação de que estudos mais especializados serão desenvolvidos, por determinação do TAC já mencionado. Não que tais projeções não sejam válidas, apenas reforçando que poderão surgir novos elementos a dar balizamento maior para a determinação dos parâmetros de emissões.

Considerando que a Resolução Conama n.º 403, de 2008, estabelece em seu art. 10 que “o Conama elaborará e deliberará em regime de urgência proposta de Resolução estabelecendo novos limites máximos de emissão de poluentes e a respectiva data de implantação, para veículos leves dotados de motor do ciclo Diesel.”

JUSTIFICATIVA – Fundamentar a elaboração desta resolução.

~~Considerando que levantamentos preliminares da emissão de aldeídos por motores do ciclo Diesel indicam que estes motores possuem alto potencial de emissão deste poluente, com destaque para o formaldeído;~~

JUSTIFICATIVA – O considerando proposto não tem sustentação adequada para ser apresentado como tal – “preliminares”, “indicam” - Parece se mais adequado aguardar os testes oriundos da Resolução n.º403.

~~Considerando as necessidades de disponibilização comercial de combustíveis automotivos adequados ao atendimento desta nova fase de controle de emissões;~~

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel

Considerando a necessidade do contínuo desenvolvimento do PROCONVE, resolve:

CAPÍTULO I DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS

~~Art. 1º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves de passageiros, de uso rodoviário [PROCONVE L6],~~

- ~~a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;~~
- ~~b) Hidrocarbonetos totais (THC), comento p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;~~
- ~~c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;~~
- ~~d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,98 g/km;~~

- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: ~~0,08~~ g/km;
- f) Aldeídos (CHO) p/ ciclo Otto: ~~0,02~~ g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: ~~0,025~~ g/km;
- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: ~~0,30~~% em volume.

Art. 2º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecento) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): ~~1,30~~ g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), ~~semente p/ veículos a gás natural~~: ~~0,30~~ g/km;
- e) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): ~~0,05~~ g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: ~~0,08~~ g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: ~~0,08~~ g/km;
- f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: ~~0,02~~ g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: ~~0,025~~ g/km;
- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: ~~0,30~~% em volume.

Art. 3º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): ~~2,00~~ g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), ~~semente p/ veículos a gás natural~~: ~~0,50~~ g/km;
- e) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): ~~0,06~~ g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: ~~0,25~~ g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: ~~0,25~~ g/km;
- f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: ~~0,03~~ g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: ~~0,030~~ g/km;
- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: ~~0,30~~% em volume.

Art. 1º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2013, seguintes novos limites máximos de emissão de poluentes, doravante denomina Fase LD 6 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE LD 6, conforme tabela do Anexo I, provenientes do escapamento de veículos automotores leves de uso rodoviário do ciclo diesel assim especificados:

- I- de passageiros;
- II- comerciais com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas;

III- comerciais com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas

JUSTIFICATIVA – A proposta, além de retirar referências ao ciclo Otto e veículos a gás natural, pretende dar uma forma mais adequada, simplificada e clara para a leitura da Resolução, estabelecendo, tal como na Conama 403/2008 já mencionada, uma Tabela anexa a esta resolução que organiza de modo mais didático os parâmetros. Ademais, estamos propondo um novo prazo, 2013, considerando que a comercialização do diesel S-10, de acordo com a Resolução 403, só se dará neste ano. A CNT, em nome de seus associados, alerta para o fato de que os veículos leves do ciclo diesel são muito sensíveis à qualidade do combustível. Portanto, seria um contra senso ter um motor tecnologicamente avançado, em 2012 conforme originalmente proposto, e não ter o combustível adequado na mesma época, vez que não haveria nenhum ganho ambiental e, em contra partida, haveria perda econômica e social.

~~Art. 4º A partir de cento e oitenta dias da data de publicação desta Resolução, fica estabelecido para as novas homologações, o limite de 1,5 (um e meio) grama de combustível não queimado por ensaio para a emissão evaporativa, (conforme NBR 11.481) de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.~~

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel

Art. 2º Os fabricantes / importadores deverão incluir em todos os relatórios de ensaios de emissão, conforme NBR-6601, a partir de 30 (trinta) dias após a publicação desta, os valores da emissão de dióxido de carbono oriundo de gases de escapamento de veículos leves.

JUSTIFICATIVA – Para melhor compreensão e aplicabilidade da norma

Art. 3º Os fabricantes / importadores deverão fornecer ao IBAMA, a partir de 1º de janeiro de 2013, relatórios trimestrais de valores típicos da emissão de aldeídos totais oriundos do gás de escapamento de motores do ciclo Diesel.

Art. 4º Fica estabelecido a partir de 1º de janeiro de 2012, que a emissão de óxidos de nitrogênio obtida com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da NBR 6601 não poderá ultrapassar 1,33 vezes a emissão obtida no ciclo urbano da referida Norma.

~~CAPÍTULO II DOS COMBUSTÍVEIS DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES~~

~~Art. 8º As características da gasolina, do álcool, e do GNV padrão de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidas pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993.~~

~~§1º A mistura gasolina/etanol deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis padrão de ensaio, contendo 22% +/- 1,0% em volume de álcool etílico anidro carburante.~~

~~§2º Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e GNV padrões de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação.~~

~~§3º Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações constantes no Anexo II.~~

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel

CAPÍTULO IV DOS COMBUSTÍVEIS COMERCIAIS E SUAS ESPECIFICAÇÕES

~~Art. 9º As características da gasolina, do álcool e do GNV comerciais, para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 1993.~~

~~§1º Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e do GNV comercial, para fins de distribuição e consumo.~~

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel

Art. 5º O óleo diesel para atendimento dos limites da fase LD6 do PROCONVE será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 01/01/2013, e posteriormente, aos demais veículos dos municípios e micro regiões definidos na Resolução CONAMA n.º 373/2006.

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com as propostas já apresentadas e justificadas

~~§3º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo II, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do GNV padrão de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio.~~

JUSTIFICATIVA – O diesel comercial de baixo teor de enxofre tem prazo de especificação já definido - 31 de outubro de 2009

Art. 6º Competirá à ANP a apresentação do plano de abastecimento de combustível necessário ao cumprimento desta Resolução, dando ampla publicidade ao seu conteúdo, especialmente aos Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia.

§1º Produtores, importadores, distribuidores e revendedores de combustíveis deverão apresentar à ANP, nos prazos por ela determinados, as informações necessárias para a elaboração desse plano.

§2º O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilidade do combustível no volume e antecedência necessários, que permitam a um veículo da fase LD-6 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o combustível especificado pela ANP.

CAPÍTULO V DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO

Art. 7º Para a medição da emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo diesel, os quais são ensaiados segundo o procedimento da Norma Brasileira NBR 6601 (versão 2005), permanecem os critérios estabelecidos na Resolução CONAMA nº 18, de 06 de maio de 1986.

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel

Art. 8º Todos os modelos de veículos que apresentarem produção anual acima de 33% equipados com sistemas de condicionamento de ar no habitáculo de motorista/passageiros deverão ser ensaiados observando-se a prescrição n.º A4 do Anexo A da Norma Brasileira ABNT NBR 6601 (versão 2005).

~~**Parágrafo Único** Os veículos enquadrados no caput deste artigo ficam obrigados a atender, inclusive, a exigência do artigo 7º desta Resolução quanto ao limite de NOx no ciclo estrada, em relação ao ciclo urbano.~~

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com as proposta já apresentada e justificada (ver artigo 4º)

~~Art. 13 O ensaio e a medição de aldoídos [HCO] no gás de escapamento de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais de ciclo Otto deverão ser efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 12026.~~

~~Parágrafo único O procedimento para medição de aldoídos no gás de escapamento de veículos leves de ciclo Diesel deverá ser estabelecido pelo IBAMA até 31/12/2010~~

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com as proposta já apresentada e justificada (ver artigo 3º)

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

~~Art. 14 No período de 01/01/2012 a 31/12/2012 será admitido o fornecimento de óleo diesel comercial que atenda a especificação de que trata a Resolução ANP nº 32/2007, para utilização em veículos de ciclo Diesel que atendam a Fase L6, no lugar de óleo diesel S10 comercial.~~

JUSTIFICATIVA – Conforme já fundamentado esta fase do Proconve deve coincidir com a disponibilidade do Diesel S 10, prevista na Conama 403, já inúmera vezes citada.

Art. 9º Os veículos cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapamento [EGR], estes deverão operar até a pressão atmosférica de 90 Kpa.

JUSTIFICATIVA – Maior clareza na redação

Art. 10 A partir de 01/01/2013, as novas homologações de veículos leves de passageiros ou leves comerciais do ciclo Diesel deverão comprovar uma durabilidade de 160.000 (cento e sessenta mil quilômetros) ou dez anos de uso quanto a peças, componentes e sistemas diretamente relacionados com sistemas de controle de emissões.

Art. 11 A partir 01/01/2013 ficam revogados o § 2º do art. 15 da Resolução CONAMA n.º 8/93 e o art. 23 da Resolução CONAMA n.º 315/2002.

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta já apresentada e justificada

~~Art. 18 Os veículos automotores pesados, com motor de ciclo Otto, com massa total máxima autorizada entre 3.856 kg e 4.536 kg, poderão ser ensaiados, alternativamente, como veículo leve comercial com massa para ensaio maior que 1.700 quilos, aplicando-se o disposto no artigo 3º.~~

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel

Art. 12 A partir de 01/01/2015, para os veículos automotores leves comerciais do ciclo diesel, será exigido o porte de dispositivos/sistemas para autodiagnose [OBD], das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre a emissão de poluentes do ar.

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel e compatibilizar o prazo com aquele necessário para o desenvolvimento de sistema de controle de motor para veículos que já utilizam a tecnologia necessária para os novos limites – etapa em desenvolvimento

Art. 13 O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado dos veículos leves com motor do ciclo Diesel, inclusive o sistema de autodiagnose (OBD). ~~e sistemas de catalise seletiva que visem introduzir sensores de óxidos de nitrogênio, controlar a qualidade e a correta dosagem de agente redutor líquido, a disponibilidade deste produto no tanque, alterações de desempenho de motor quando houver falta de agente redutor líquido e a emissão de novos poluentes;~~

~~Parágrafo único O sistema de autodiagnose [OBD] deverá ser definido com funções de gerenciamento do motor que detectem ausência de agente redutor e outras falhas que potencializem aumento da emissão de poluentes de ar e deverão ser dotados de indicadores de falhas ao motorista e de recursos que reduzam a potência do motor em caso de falhas que persistam por mais de dois dias consecutivos, bem como a aplicação de outras medidas que desencorajem a adulteração dos sistemas de redução das emissões.~~

JUSTIFICATIVA – Como para o tema ainda há indefinições técnicas, motivo de vários estudos em grupos de trabalho específicos, sugere-se um comando mais genérico, que permita posteriormente detalhamentos necessários.

Art. 14 O IBAMA deverá coordenar estudos e trabalhos relativos a qualquer revisão necessária aos limites máximos de emissão e prazos previstos nesta Resolução, convocando, a qualquer tempo, os órgãos/entidades afetos ao tema e deverá apresentar ao CONAMA o relatório final com a proposta para apreciação.

Art. 15 Os veículos para uso específico, uso agrícola, militar, competição e lançamentos especiais, assim considerados mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, podem ser dispensados das exigências desta Resolução.

Art. 16 Os veículos dotados de sistemas de propulsão alternativos ou que utilizem combustíveis não previstos nesta Resolução poderão ser dispensados parcialmente das exigências determinadas neste regulamento, mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, por um período máximo de 24 (vinte e quatro) meses.

Art. 17 O Ministério do Meio Ambiente deverá apresentar ao CONAMA estudos e propostas para se instituir incentivos aos fabricantes e importadores de veículos automotores e de combustíveis automotivos, por meio da redução de tributos incidentes, para que antecipem voluntariamente as datas estabelecidas de comercialização no mercado nacional de produtos que atendam aos limites prescritos por esta Resolução.

Art. 18 Cento e oitenta dias após a publicação desta resolução, a CAP deverá convocar os representantes dos segmentos das montadoras, órgãos de meio ambiente, agências reguladoras e refinadores de petróleo para iniciar tratativas visando o estabelecimento da fase L6, para o ciclo OTTO e veículos a gás natural considerando ~~visando as~~ necessidades tecnológicas e de procedimentos que esta nova fase obrigará.

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel e assim definir como próxima etapa a regulamentação para o ciclo OTTO.

Art. 19 Para veículos leves com motores do ciclo Diesel fabricados a partir de 01/01/2013, se aceita, alternativamente aos limites e procedimentos de ensaio definidos nos artigos anteriores desta Resolução, no que couber, a certificação conforme limites e ciclo de condução Euro 5a da Diretiva Européia 715/2007/CE.

JUSTIFICATIVA – A proposta substitutiva apresentada visa permitir a possibilidade de se compatibilizar com limites internacionais mais restritivos, considerando a evolução da especificação de combustível diesel.

Art. 20 O não cumprimento das disposições desta Resolução sujeitará os infratores às sanções previstas na Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e no Decreto n.º 3.179, de 21 de setembro de 1999, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação específica.

Art. 21 Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

CARLOS MINC
Presidente do Conselho

ANEXO I
LIMITES DE EMISSÃO

g/km

ESPECIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS	LIMITES			
	CO	NMHC	NOx	MP
Passageiros	1,30	0,05	0,08	0,025
Comerciais com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas	1,30	0,05	0,08	0,030
Comerciais com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas	2,00	0,06	0,35	0,040

CO – Monóxido de carbono (CO); NMHC – Hidrocarbonetos não metano;
NOx – Óxidos de nitrogênio; MP – Material particulado