



**COMPARAÇÃO ENTRE A PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO INSTITUTO DE
ENERGIA E MEIO AMBIENTE E DA PREFEITURA DE SÃO PAULO**

Versão IEMA	Comentários	Versão Prefeitura de São Paulo
<p>O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990, alterado pelo Decreto nº 2.120, de 13 de janeiro de 1997, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e,</p>		<p>O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990, alterado pelo Decreto nº 2.120, de 13 de janeiro de 1997, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e,</p>
<p>Considerando o disposto nos artigos 104 e 131, entre outros dispositivos, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e no artigo 12 da Lei 8.723 de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissões de poluentes por veículos automotores;</p>		
<p>Considerando que a inspeção veicular ambiental constitui um dos instrumentos de gestão da qualidade do ar, nos termos do Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar – PRONAR, instituído pela Resolução do CONAMA 005, de 15 de junho de 1989, e do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, criado pela Resolução do CONAMA n.º 18, de 6 de maio de 1986;</p>		<p>Considerando que o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, instituído pela Resolução CONAMA nº 18/86, prevê a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso como estratégia complementar ao controle da emissão em veículos novos e melhoria da qualidade dos combustíveis;</p>
<p>Considerando que as Resoluções do CONAMA de nºs 1, de 16 de fevereiro de 1993, 7, de 31 de agosto 1993, 8, de 10 de outubro de 1993, 15, de 29 de setembro de 1994, 16, de 13 de dezembro de 1995, 18, de 13 de dezembro de 1995, 227, de 19 de dezembro de 1997, 251, de 12 de janeiro de 1999, 252, de 1 de fevereiro de 1999 e 256, de 30 de junho de 1999 estabelecem padrões de emissão e procedimentos para os Programas de Inspeção Veicular Ambiental, definem competências para estados e municípios como executores dos Planos de Controle da Poluição por Veículos em Uso – PCPV, assim como estabelecem a forma e a periodicidade das inspeções de emissão de poluentes e ruído;</p>		<p>Considerando que a inspeção ambiental veicular pode identificar diversas situações em que ocorre a emissão excessiva de poluentes e o aumento no consumo de combustíveis, devendo ser considerada como um dos instrumentos de gestão da qualidade do ar e de promoção de eficiência energética;</p>
<p>Considerando que a Lei n.º 8.723 de 28 de outubro de 1993 atribui ao Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais e Renováveis – IBAMA e ao Conselho Nacional de Meio Ambiente – CONAMA a competência para estabelecer procedimentos de ensaio, medição, certificação, licenciamento e avaliação dos níveis de emissão dos veículos, bem como todas as medidas complementares relativas ao controle de poluentes por veículos automotores;</p>		

<p>Considerando que o Plano Nacional sobre Mudança do Clima prevê a redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE) em diversos setores, sobretudo no de transporte;</p>		<p>Considerando que a experiência internacional mostra que a inspeção ambiental veicular realizada no âmbito dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso contribui efetivamente, para a prevenção e o controle da poluição do ar, economia de combustível e, conseqüentemente, para a redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE);</p>
<p>Considerando que a falta de manutenção e a manutenção incorreta dos veículos são responsáveis pelo aumento da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis;</p>		<p>Considerando que a falta e/ou a manutenção inadequada dos veículos automotores, dos motocicletos e de veículos similares é responsável pelo aumento da emissão de poluentes, podendo também aumentar o consumo de combustíveis;</p>
<p>Considerando a necessidade de rever e atualizar a legislação referente à inspeção veicular ambiental, tendo em vista a evolução da tecnologia veicular e o desenvolvimento de novos procedimentos de inspeção, resolve:</p>		<p>Considerando a necessidade de consolidar a regulamentação existente para Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, estabelecer novos padrões de emissão para veículos em uso e uniformizar os procedimentos a serem adotados na implantação dos referidos Programas em razão da evolução tecnológica dos veículos e da própria inspeção ambiental veicular</p>
		<p>Considerando que as características originais dos veículos automotores, dos motocicletos e de veículos similares sofrem ao longo do uso alterações resultantes do desgaste de peças e componentes, da utilização de combustíveis adulterados ou fora de especificação, de modificações propositais, de retirada de peças e componentes do sistema de controle de emissão ou, ainda, devido a outros fatores, e que essas alterações contribuem para o aumento significativo da emissão de poluentes atmosféricos, podendo também aumentar o consumo de combustíveis;</p>
		<p>Considerando ser de extremo interesse público e ambiental a divulgação em larga escala das especificações de regulação e manutenção dos veículos automotores pelos fabricantes e importadores e que estas informações vêm sendo requeridas sistematicamente pelo CONAMA</p>
		<p>Considerando a necessidade de promover a conscientização da população, com relação à redução da poluição do ar por veículos automotores;</p>
		<p>Considerando que a grande maioria da frota brasileira concentra-se nos grandes centros e aglomerados urbanos;</p>
		<p>Considerando ser de interesse público o desenvolvimento dos Programas de Inspeção e Manutenção para Veículos Automotores em</p>

		Uso no âmbito de um planejamento regional que envolva, de forma harmoniosa, as administrações estaduais e municipais
		Considerando a possibilidade de integração dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso com outros programas de inspeção veicular, definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN;
		Considerando ser de interesse público a avaliação do nível de emissões dos veículos em circulação, em condições reais de utilização;
		Considerando que o processo de medição da emissão de poluentes por sensoriamento remoto permite verificar as características de emissão de um veículo instantaneamente em condições reais de utilização e que esta prática pode ser usada para intensificar as ações de controle sobre a frota tornando os programas de controle mais eficientes e menos onerosos para a sociedade;
	Não existem estudos técnicos que fundamentem tal afirmação.	Considerando que o sensoriamento remoto é um processo de medição que apresenta o mais alto grau de produtividade conhecido, que viabiliza a realização de amplos levantamentos estatísticos e permite o estabelecimento de padrões de referência que identificam os veículos que trafegam em boas condições e aqueles que apresentam emissão elevada de poluentes;
Do Programa de Inspeção Veicular Ambiental		Princípios e conceitos básicos do programa
Art. 1º O Programa de Inspeção Veicular Ambiental será implantado pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente, nos termos do respectivo Plano de Controle de Poluição Veicular – PCPV.	A proposta da Prefeitura de São Paulo não traz dispositivos sobre a competência para implementar o Programa de Inspeção Ambiental.	Art.1º Consolidar e atualizar os princípios, objetivos, definições, procedimentos e as exigências estabelecidas nas Resoluções para Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, doravante denominados Programas I/M.
§ 1º Caberá ao órgão estadual de meio ambiente, em articulação com os órgãos ambientais envolvidos, conforme definido no Plano de Controle de Poluição Veicular - PCPV, a responsabilidade pela execução do Programa de Inspeção Veicular Ambiental;		Art 2º A inspeção veicular ambiental tem o objetivo de identificar desconformidades dos veículos em uso com as suas especificações originais certificadas e demais exigências do PROCONVE, bem como falhas de manutenção e operação, devendo ser realizada periodicamente em centros de inspeção e podendo ser complementada por avaliação das emissões dos veículos em trânsito.
§2º Os municípios com frota total igual ou superior		Art. 4º O órgão gestor poderá avaliar a emissão

<p>a três milhões de veículos poderão implantar Programas próprios de Inspeção Veicular Ambiental, mediante convênio específico com o Estado;</p>		<p>de escapamento de veículos automotores, motocicletas e veículos similares em trânsito para a auditoria dos efeitos reais do Programa I/M e a identificação de veículos com emissões muito acima dos padrões normais, utilizando os mesmos procedimentos adotados nos centros de inspeção ou métodos alternativos como a técnica de sensoriamento remoto, a serem regulamentados por Instrução Normativa do IBAMA.</p>
<p>Art. 2º – Compete ao Ministério do Meio Ambiente, por meio do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, prestar apoio técnico, jurídico e administrativo contínuo aos órgãos municipais e estaduais responsáveis pela implantação dos Programas de Inspeção Veicular Ambiental, orientando-os e capacitando-os para planejamento, gestão e avaliação destes programas.</p>		<p>Art. 20. §2º O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA prestará apoio técnico aos órgãos do SISNAMA na execução das medidas necessárias à efetivação dos Programas I/M.</p>
		<p>Art. 45. Cabem ao IBAMA as seguintes atribuições:</p> <p>I - compilar as inclusões e correções dos Parâmetros de Referência para Inspeção de Veículos em Uso e atualizar os órgãos responsáveis sempre que necessário;</p> <p>II - revisar anualmente a Tabela de Parâmetros de Referência para Inspeção de Veículos em Uso para republicação como Instrução Normativa do IBAMA, com base nas informações das LCVM e dispensas expedidas;</p> <p>III - propor as alterações e atualizações necessárias ao aprimoramento dos Programas I/M, com base na avaliação dos resultados do programa, em termos de reduções de emissões dos poluentes previstos, nos avanços tecnológicos verificados nos veículos, nos combustíveis e nos métodos de inspeção e na evolução da qualidade do ar e das estimativas da contribuição relativa das fontes móveis nas áreas de interesse;</p> <p>IV - analisar os resultados dos Programas I/M e discutir eventuais medidas corretivas para as desconformidades de produção e projeto dos veículos, da rede de reparação de veículos, da comercialização de autopeças, das especificações dos combustíveis e outras que causem aumentos significativos das emissões de poluentes e ruído da frota brasileira de veículos;</p> <p>V - acompanhar a divulgação das informações técnicas dos fabricantes e importadores de veículos necessárias ao bom andamento dos</p>

		Programas I/M; e VI - avaliar a adequação das normas técnicas aplicáveis aos Programas I/M e recomendar ao Inmetro a revisão e/ou elaboração de novas normas.
		Art. 46. O IBAMA deve fornecer aos Órgãos Responsáveis dos Programas I/M, sempre que houver modificações, as alterações de valores aprovadas para veículos de anos-modelo anteriores ao ano corrente, e atualizar anualmente, até 31 de dezembro, a Tabela de Parâmetros de Referência para Inspeção de Veículos em Uso através de Instrução Normativa, com a inserção dos novos modelos e alterações de LCVMs que ocorrerem no ano, republicando-a na íntegra e cancelando a anterior.
		Parágrafo único. Até 31/12/2009, o IBAMA deverá disponibilizar aos órgãos responsáveis dos Programas I/M uma lista dos modelos que foram dispensados do cumprimento dos limites de emissão de poluentes e ruído, bem como uma compilação dos relatórios de valores típicos de emissão de CO e HC em marcha lenta, opacidade em aceleração livre e ruído de escapamento na condição parado, fornecidos pelos fabricantes em atendimento às Resoluções CONAMA 18/86; 08/93; 297/2002.
		Art. 48. O IBAMA poderá estabelecer convênios, contratos e atividades afins com órgãos ou entidades que, direta ou indiretamente, possam contribuir para o desenvolvimento técnico das medidas estabelecidas nesta Resolução.
Art. 3º. Todo o processo de inspeção ambiental veicular deve ser submetido a auditoria periódica por instituições idôneas e tecnicamente capacitadas		Art. 13. Todo o processo de inspeção ambiental veicular deve ser submetido a auditoria periódica por instituições idôneas e tecnicamente capacitadas .
		Art. 15. Atendidas as condições estabelecidas nesta Resolução, caberá ao órgão gestor, o detalhamento dos critérios para implantação e execução do(s) Programa(s) I/M e para a certificação de operadores de linha dos centros de inspeção, bem como, o estabelecimento de procedimentos de controle de qualidade, auditorias e normas complementares
Do Plano de Controle de Poluição Veicular - PCPV		
Art. 4º A implantação de Programa de Inspeção Veicular Ambiental somente poderá ser feita após a elaboração de um Plano de Controle de Poluição Veicular – PCPV.		Art. 20. A implantação de Programa I/M somente poderá ser feita com base no Plano de Controle de Poluição por Veículos em Uso – PCPV, que caracterize, de forma clara e

		objetiva, as medidas de controle, as regiões priorizadas e os seus embasamentos técnicos e legais, conforme as Resoluções nº15/94; 18/95 e 256/99.
Parágrafo único. O Plano mencionado no <i>caput</i> deste artigo deverá caracterizar de forma clara e objetiva, as alternativas de ações de controle, as regiões priorizadas e os seus embasamentos técnicos e legais, e deverá ser elaborado conjuntamente pelos órgãos ambientais estaduais e municipais.		
Art. 5º O Plano de Controle de Poluição Veicular deverá seguir as diretrizes definidas no Termo de Referência para Elaboração do PCPV.		
Parágrafo único. Será instituído no âmbito do CONAMA grupo de trabalho com a finalidade coordenar os trabalhos e estudos necessários à definição do Termo de Referência mencionado no <i>caput</i> deste artigo e de apresentar ao CONAMA, até XX, o relatório com a proposta de redação, para aprovação.		
Art. 5º Nas regiões metropolitanas e aglomerados urbanos caberá ao órgão estadual ambiental, em articulação com os órgãos ambientais municipais envolvidos, definir a abrangência do PCPV e implantar os Programa de Inspeção Veicular Ambiental de que trata a presente Resolução;		
§1º Será assegurada aos órgãos ambientais estaduais e municipais a participação na elaboração dos PCPV desenvolvidos nas regiões de que trata o §1º deste artigo e na implantação dos Programas de Inspeção Veicular Ambiental de que trata a presente Resolução;		
§ 2º O Programa de Inspeção Veicular Ambiental deverá ser implantado de forma integrada em toda a área abrangida pela região metropolitana.		
Art. 5º No que se refere aos Programas Inspeção Veicular Ambiental, o PCPV deverá descrever as suas características conceituais e operacionais, extensão geográfica, frota-alvo, cronograma preliminar de implantação, forma de vinculação com o sistema estadual de registro e de licenciamento de trânsito de veículos, periodicidade da inspeção, análise econômica e, quando for o caso, forma de integração com programas de inspeção de segurança veicular e outros similares.		
Parágrafo único. O PCPV deverá respeitar os critérios mínimos definidos pela presente resolução no que tange às seguintes características do Programa de Inspeção Veicular Ambiental: I – frota alvo;		

<p>II – periodicidade das inspeções; III – vinculação entre inspeção ambiental e inspeção de segurança; IV – progressividade geográfica da implementação do Programa; V - publicidade e acesso às informações e dados oriundos do Programa.</p>		
<p>Art. 6º. As características conceituais e operacionais do Programa de Inspeção Veicular Ambiental, assim como a frota alvo, a extensão geográfica e o cronograma de implementação do Programa, devem ser definidas com base nas estimativas esperadas de redução de emissões de poluentes ao longo do programa.</p>		
<p>§1º As estimativas esperadas de redução de emissões de poluentes devem ser apresentadas no PCPV, e devem ser calculadas com base nas características da frota alvo e o procedimento de inspeção veicular ambiental adotado.</p>		
<p>§2º A redução de emissões decorrente dos programas de inspeção veicular ambiental deverá ser calculada com base no inventário de emissões de fontes móveis, previsto na Resolução CONAMA 005/89, que institui o Programa Nacional de Qualidade do Ar – PRONAR.</p>		
<p>§3º O MMA deverá, até a data X, validar metodologia a ser adotada pelos estados na elaboração de seus inventários de emissões de fontes móveis.</p>		
<p>Art. 7º Os dispositivos do PCPV referentes à inspeção veicular serão periodicamente avaliados e revistos pelo órgão ambiental competente com base nos seguintes critérios:</p> <p>I - a comparação entre a redução de emissões inicialmente prevista e aquela efetivamente obtida por meio do programa de inspeção veicular ambiental;</p> <p>II – as projeções referentes à evolução da frota circulante; e</p> <p>III - a evolução da tecnologia veicular e a novos modelos e tecnologias de inspeção veicular ambiental.</p>		
<p>Parágrafo único. A periodicidade da revisão do PCPV de que trata o parágrafo anterior será, no mínimo, anual, podendo órgãos ambientais competentes estabelecer, no âmbito do PCPV, uma frequência maior.</p>		
<p>Art. 8º A frota alvo do Programa de Inspeção Veicular Ambiental será definida por município, no</p>		

âmbito do PCPV, com base na sua contribuição para o comprometimento da qualidade do ar.		
§1º Todos os veículos automotores, motocicletas e veículos similares com motor de combustão interna estão sujeitos à inspeção periódica obrigatória, independentemente do tipo de combustível que utilizarem;		Art. 5º Todos os veículos automotores, motocicletas e veículos similares com motor de combustão interna estão sujeitos à inspeção periódica obrigatória a partir do segundo licenciamento junto ao DETRAN, independentemente do tipo de combustível que utilizarem, observado o disposto no artigo 6º desta Resolução.
§2º A frota alvo, que poderá ser apenas uma parcela da frota licenciada na região de interesse, será ser ampliada ou restringida a critério dos órgãos ambientais estaduais e municipais, em razão da experiência e resultados obtidos com a implantação do Programa e das possibilidades e necessidades regionais;		Art. 6º Caberá ao órgão responsável, considerando as necessidades e possibilidades regionais, a definição da frota alvo do Programa, que poderá ser apenas uma parcela da frota licenciada na região de interesse.
		Art. 6º §1º A frota alvo de que trata este Artigo poderá ser ampliada ou restringida, a critério do órgão responsável, em razão da experiência e resultados obtidos com a implantação do Programa e das possibilidades e necessidades regionais.
§3º Os órgãos ambientais estaduais e municipais deverão divulgar, permanentemente, as condições de participação da frota alvo no Programa e as informações básicas relacionadas à inspeção.		Art. 6º §4º O órgão gestor deve divulgar, permanentemente, as condições de participação da frota alvo no Programa e as informações básicas relacionadas à inspeção.
		Art. 2º, §8º Motocicletas e veículos similares com motor do ciclo Diesel podem ser dispensados da inspeção, a critério do órgão responsável pelo Programa I/M.
		Art. 2º, §7º Os veículos automotores, motocicletas e veículos similares que tenham motor do ciclo Otto de dois tempos podem ser dispensados da inspeção, a critério do órgão responsável pelo Programa I/M.
§4º Os veículos concebidos unicamente para aplicações militares, agrícolas, de competição, tratores, máquinas de terraplanagem e pavimentação e outros de aplicação especial, poderão ser dispensados da inspeção obrigatória, nos termos do PCPV;		Art. 5º, Parágrafo único. Os veículos concebidos exclusivamente para aplicações militares, agrícolas, de competição, tratores, máquinas de terraplanagem e pavimentação e outros de aplicação especial, poderão ser dispensados da inspeção obrigatória a critério do órgão responsável do Programa I/M.
§5º Os veículos oficiais estarão igualmente obrigados à inspeção, podendo ser dispensados do pagamento da tarifa de inspeção pelo órgão público responsável.		
§6º No estágio inicial do Programa, o órgão responsável poderá considerar a possibilidade de inspeção mandatória e atendimento voluntário aos limites, com os objetivos de divulgação da sua		Art. 6º §3º No estágio inicial do Programa, o órgão gestor poderá considerar a possibilidade de inspeção mandatória e atendimento voluntário aos limites, com os objetivos de

<p>sistemática, conscientização do público e ajustes das exigências do Programa.</p>		<p>divulgação da sua sistemática, conscientização do público e ajustes das exigências do Programa.</p>
<p>Art. 9º A periodicidade da inspeção veicular ambiental deverá ser, no máximo, uma vez a cada ano, podendo, contudo, ser prevista no PCPV uma frequência maior, no caso das frotas urbanas de uso intenso.</p>		<p>Art. 6º, §2º A periodicidade da inspeção será definida pelo órgão responsável e deverá ser de, no máximo, uma vez a cada ano, podendo, contudo, ser previsto uma frequência maior, no caso de frotas urbanas de uso intenso.</p>
<p>Art. 10. Fica a critério dos órgãos ambientais estaduais e municipais, no âmbito do PCPV, o estabelecimento de Programas Integrados de I/M, de modo que, além da inspeção obrigatória de itens relacionados com as emissões de poluentes e ruído, sejam também incluídos aqueles relativos à segurança veicular, de acordo com regulamentação específica dos órgãos de trânsito.</p>		<p>Art. 9º Fica a critério do órgão responsável a definição das ações para a implementação das inspeções dos itens relacionados com as emissões de poluentes e ruídos, de modo integrado e harmônico com a inspeção dos itens de segurança veicular.</p>
<p>Parágrafo único. Nos municípios ou regiões onde houver Programas de Inspeção Veicular Ambiental, as empresas contratadas, no caso de regime de execução indireta, ou o Poder Público executor, deverão buscar, com forte determinação, o estabelecimento de acordos com as concessionárias das inspeções de segurança veicular, contratadas nos termos da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, para a realização, no mesmo local, das duas inspeções, mantidas as responsabilidades individuais de cada executor.</p>		<p>Art. 19. Nos municípios ou regiões onde houver Programas I/M, o Poder Público executor ou as empresas contratadas, no caso de regime de execução indireta, deverão buscar o estabelecimento de acordos operacionais com os órgãos ou entidades responsáveis pelas inspeções de segurança veicular, definidas nos termos da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, para a realização, no mesmo local, das duas inspeções, mantidas as responsabilidades individuais de cada executor.</p>
<p>Art. 11. O PCPV deverá estabelecer cronograma de implantação da inspeção veicular ambiental, por município, com base no monitoramento da qualidade do ar, e à luz das diretrizes do Programa Nacional de Qualidade do Ar – PRONAR e do Plano Nacional sobre Mudança do Clima.</p>		
<p>Parágrafo único. Os Programas de Inspeção Veicular Ambiental serão implantados prioritariamente em regiões que apresentem comprometimento da qualidade do ar devido às emissões de poluentes pela frota circulante, a critério e sob a responsabilidade dos órgãos ambientais estaduais e municipais.</p>		
<p>Art. 12. Os PCPV podem estabelecer condições específicas para circulação de veículos automotores, motocicletas e veículos similares oriundos de municípios não incluídos em Programas I/M.</p>		
<p>Parágrafo único. O órgão responsável estabelecerá,</p>		

mediante regulamento complementar à presente Resolução, as condições específicas de circulação e de fiscalização, conforme previsto no <i>caput</i> .		
Dos prazos para a elaboração do PCPV e para a implantação dos Programas de Inspeção Veicular Ambiental		
Art. 13. Fica concedido o prazo de “x” meses, a partir da data da publicação desta Resolução, para que estados e municípios atendam ao disposto nas resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, elaborando, aprovando e publicando os respectivos PCPV, e implantando os programas de inspeção e manutenção de veículos em uso – I/M definidos no PCPV.		Art. 21. Fica concedido o prazo de 12 meses, a partir da data da publicação desta Resolução, para que os órgãos ambientais dos estados e do Distrito Federal, de forma isolada ou cooperada, desenvolvam os seus PCPV, definindo as regiões onde se justifique a implantação de Programas I/M, para fins do licenciamento de veículos automotores.
§1º Na hipótese da entidade governamental optar pela execução indireta, fica estabelecido um prazo adicional de “X” anos, prorrogável por mais “X” meses, para a efetiva implementação do Programa de I/M.		§1º A implantação dos Programas I/M deve ocorrer na forma definida no PCPV e iniciar-se-á, prioritariamente, nas regiões metropolitanas, em municípios com frota superior a cinquenta mil veículos.
§2 O Ministério do Meio Ambiente, por meio do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, fiscalizará o disposto no <i>caput</i> com vistas ao cumprimento dos prazos, auxiliando os Órgãos Seccionais e Locais do Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA que venham a encontrar dificuldades técnicas, administrativas ou jurídicas para a consecução dos objetivos desta Resolução.		§3º O Programa I/M deverá ser implantado dentro do prazo de 18 meses, contados da data da publicação do PCPV.
§ 3º Vencido o prazo estabelecido no <i>caput</i> sem que os órgãos executores tenham conseguido atender às metas ou, antes disso, a pedido dos estados e municípios participantes dos estudos do PCPV, o IBAMA assumirá a tarefa de desenvolver o PCPV e/ou implantar o Programa de I/M, realizando todos os atos e formalidades técnicas, administrativas e jurídicas necessários.		§4º Caso o órgão gestor opte pela execução indireta da inspeção, o prazo estipulado no parágrafo terceiro pode ser estendido para 24 meses.
§4º O IBAMA terá prazos idênticos aos definidos no <i>caput</i> a partir da data que assumir os serviços descritos no parágrafo anterior.		
Do acesso a informações e dados oriundos dos Programas de Inspeção Veicular Ambiental		
Art. 28. Todas as atividades de coleta de dados, registro de informações, execução dos procedimentos de inspeção, comparação dos dados de inspeção com os limites estabelecidos e fornecimento de certificados e relatórios, deverão		Art. 43. Todas as atividades de coleta de dados, registro de informações, execução dos procedimentos de inspeção, comparação dos dados de inspeção com os limites estabelecidos e fornecimento de certificados e relatórios,

<p>ser realizadas através de sistemas informatizados certificados junto ao órgão responsável.</p>		<p>deverão ser realizadas através de sistemas automáticos e informatizados, que limitem a possibilidade de interferência do inspetor nos resultados, e certificados junto ao órgão gestor.</p>
<p>§1º Fica o prestador do serviço obrigado a fornecer todos os dados referentes à inspeção ambiental aos órgãos públicos competentes, em sistema <i>on line</i> de transmissão de dados.</p>		<p>Art. 43 Parágrafo único. Fica o prestador do serviço obrigado a fornecer todos os dados referentes à inspeção ambiental ao órgão gestor, em sistema <i>on line</i> de transmissão de dados.</p>
<p>§2º Os órgãos ambientais estaduais e municipais deverão disponibilizar ao Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais e Renováveis – IBAMA os dados e informações referentes à inspeção veicular ambiental.</p>		
<p>Art. 29. A informação de que trata o artigo anterior é pública, cabendo ao órgão público responsável pela inspeção ambiental prover relatórios anuais referentes aos resultados do programa, em conformidade ao determinado no respectivo PCPV.</p>		<p>Art. 44. As informações consolidadas em termos de frotas a partir do artigo 43 são públicas, cabendo aos órgãos gestor e responsável prover relatórios anuais referentes aos resultados globais do programa, em conformidade ao determinado no respectivo PCPV, dando publicidade às informações.</p>
<p>§1º Os relatórios de que trata o caput deverão conter, no mínimo: I - resultados de aprovação e reprovação, explicitando-se, para este caso, o motivo da reprovação; II - dados de emissão dos poluentes da frota de veículos inspecionados, explicitando-se a média e o desvio padrão; III - avaliação dos efeitos do programa sobre a qualidade do ar, tomando-se como base os dados da rede de monitoramento.</p>		<p>Art. 44 §1º Os relatórios de que trata o caput deverão conter, no mínimo: I – Estatísticas dos resultados de aprovação, rejeição e reprovação, separadamente para as frotas de veículos leves, pesados e motocicletas; II – Estatísticas dos principais motivos de rejeição e reprovação dos veículos; III – estimativa da redução de emissões tomando-se como base os dados do inventário de fontes móveis associado às percentagens de redução estimadas para o Programa.</p>
<p>§2º As informações relativas aos incisos I e II devem ser apresentadas conforme o ano de fabricação do veículo, a classificação dos veículos nos termos da Resolução CONAMA 15, de 13 de dezembro de 1995 e posteriores, bem como a classificação de marca-modelo-versão.</p>		<p>Art. 44 §2º As informações relativas aos incisos I e II devem ser apresentadas conforme a fase do PROCONVE.</p>
<p>§3º Fica o IBAMA responsável pela elaboração, a partir dos relatórios estaduais e municipais mencionados no <i>caput</i> deste artigo, de um Relatório Nacional de Inspeção Veicular Ambiental, que deverá conter a compilação de todos os relatórios apresentados em um documento sistematizado, de forma a permitir que seja feita uma comparação entre os custos e resultados de cada programa;</p>		
<p>§4º O Relatório Nacional de Inspeção Veicular Ambiental deverá ser encaminhado ao CONAMA no primeiro semestre de cada ano para discussão e validação.</p>		
<p>§3º Deve-se dar ampla publicidade aos relatórios</p>		

anuais disciplinados neste artigo.		
		Art. 29. Todos os itens verificados na inspeção visual e os avaliados através dos ensaios e da análise do OBD devem ser registrados no sistema informatizado e armazenados no banco de dados central, inclusive os parâmetros de entrada e os resultados intermediários das medições, para futuras correlações, cruzamentos de dados e auditorias.
Da operacionalização e execução do Programa de Inspeção Veicular Ambiental		
Art. 14. A aprovação na Inspeção Veicular Ambiental de Emissões de Poluentes e Ruído, prevista no artigo n.º 104 da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, é exigência para o licenciamento da frota alvo nos municípios abrangidos pelo Plano de Controle da Poluição por Veículos em Uso – PCPV, nos termos do Artigo 131, parágrafo 3º, do CTB.		Art. 8º, Parágrafo único. A vinculação do Programa I/M ao sistema de registro e licenciamento de veículos será estabelecida conforme Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, especialmente os artigos 104, 105 e 131, entre outros dispositivos, da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB.
§1º Todos os veículos pertencentes à frota alvo definida pelos órgãos competentes deverão ser inspecionados com antecedência máxima de noventa dias da data limite para o seu licenciamento anual.		Art. 10. Todos os veículos pertencentes à frota alvo definida pelo órgão responsável deverão ser inspecionados com antecedência máxima de noventa dias da data limite para o seu licenciamento anual.
§2º Os veículos que não tiverem sido inspecionados até a data limite do licenciamento poderão ser inspecionados após a mesma, sujeitando-se, porém, às normas e sanções decorrentes do licenciamento extemporâneo ou da ausência deste.		Art. 10, Parágrafo único. Os veículos que não tiverem sido inspecionados até a data limite do licenciamento poderão ser inspecionados após a mesma, sujeitando-se porém, às normas e sanções decorrentes do licenciamento extemporâneo ou da ausência deste.
Art. 15. O início efetivo das inspeções de emissões de poluentes e ruído será formalmente comunicado pelo poder público responsável ao órgão executivo de trânsito do Estado para que este adote as medidas previstas nos parágrafos 2º e 3º do artigo 131 do Código de Trânsito Brasileiro.		Art. 18. O início efetivo dos Programas I/M será comunicado pelo órgão gestor ao poder público responsável e este junto ao órgão executivo de trânsito do Estado, para que seja adotada a exigência de licenciamento ambiental veicular e quitação de multas ambientais como obrigatoriedade para o licenciamento anual dos veículos automotores, na forma estabelecida pelo Código de Trânsito Brasileiro.
Parágrafo único. Para que os órgãos executivos de trânsito dos Estados possam operacionalizar os procedimentos de sua competência no Programa I/M, os órgãos ambientais executores deverão fornecer as seguintes informações: I. As multas ambientais aplicadas aos veículos; II. Os veículos aprovados nas inspeções de emissões de poluentes e ruído.		Art. 18. Parágrafo único. Para que os órgãos executivos de trânsito dos Estados possam operacionalizar os procedimentos de sua competência nos Programas I/M, os órgãos ambientais gestores deverão fornecer em tempo hábil as seguintes informações: I - as multas ambientais aplicadas aos veículos; e II - os veículos aprovados e reprovados nas

		inspeções.
Art. 16. Os serviços necessários à realização da inspeção veicular ambiental poderão ser executados diretamente ou contratados pelo poder público para execução indireta.		Art. 12. Os serviços poderão ser executados diretamente ou ser contratados pelo poder público para execução por empresas ou entidades com experiência técnica comprovada na área de inspeções veiculares, especialmente contratadas e credenciadas pelo órgão gestor, ficando sob a responsabilidade destes a supervisão, auditoria, acompanhamento e controle do Programa.
§1º Os órgãos estaduais e municipais de meio ambiente poderão, mediante acordo específico, com a anuência de todos os partícipes, celebrar convênio, com o órgão executivo de trânsito da União, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, objetivando a execução, por delegação, das inspeções de emissões de poluentes e ruído, por meio de empresas por ele selecionadas, mediante processo licitatório.	Não consta na proposta da Prefeitura de SP.	
§ 2º Na hipótese da execução indireta, por concessão ou outra forma prevista em lei, não poderá haver subcontratação dos serviços;		
§ 3º Na hipótese da execução pela administração direta não poderá haver terceirização dos serviços;		
§ 4º Ressalva-se, em qualquer caso, a subcontratação ou a terceirização dos seguintes serviços acessórios: I - construção civil e instalações correlatas; II - reformas e ampliações; III - manutenção corretiva e preventiva dos equipamentos; IV - instalações; V - controle de qualidade e auditoria administrativa e financeira; VI - segurança, limpeza e correlatos; VII - serviços de apoio em informática;		Art. 12, §1º Em qualquer das situações previstas no <i>caput</i> , a subcontratação ou a terceirização de serviços fica limitada aos seguintes serviços acessórios: <ul style="list-style-type: none"> • construção civil e instalações correlatas; • reformas e ampliações; • manutenção corretiva e preventiva dos equipamentos e instalações; • controle de qualidade e auditoria técnica, administrativa e financeira; • segurança, limpeza e correlatos; e • serviços de apoio em informática e estatística.
§ 5º Na hipótese da execução indireta, os sócios da concessionária ou outra forma de contratação prevista em lei, tanto pessoas físicas quanto jurídicas, não poderão ter qualquer vínculo societário com empresas de comércio de veículos,		Art. 12, §2º Na hipótese dos serviços de inspeção ambiental veicular serem realizados por empresa ou entidade contratada para este fim, os seus controladores e responsáveis, tanto pessoas físicas quanto jurídicas, não

prestadoras de serviços de manutenção ou fornecimento de peças de reposição;		poderão ter qualquer vínculo societário com empresas de comércio de veículos, prestadoras de serviços de manutenção ou fornecimento de peças de reposição;
§ 6º As restrições dispostas no parágrafo anterior aplicam-se igualmente aos administradores públicos dos órgãos executores dos serviços, inclusive aos seus superiores hierárquicos.		Art. 12, §3º As restrições dispostas no parágrafo anterior aplicam-se igualmente aos administradores públicos dos órgãos executores dos serviços, inclusive aos seus superiores hierárquicos.
Art. 17. Atendida a legislação pertinente e as normas locais, a implantação e execução dos Programas de I/M poderão ser realizadas por empresas ou entidades com experiência comprovada na área, especialmente contratadas e credenciadas pelos órgãos ambientais, ficando sob a responsabilidade destes a supervisão, auditoria, acompanhamento e controle do Programa.		
Art. 18. Atendidas as condições estabelecidas nesta Resolução, caberá aos órgãos estaduais e municipais competentes, a elaboração dos critérios para implantação e execução dos Programas de I/M e para a certificação de operadores de linha dos centros de inspeção, bem como o estabelecimento de procedimentos de controle de qualidade, auditorias e normas complementares, tendo em vista as peculiaridades locais.		
Art. 20. O valor dos serviços de inspeção I/M será cobrado como preço público fixado pelo órgão responsável que também definirá os procedimentos de reajuste e revisão.		Art. 11. O valor dos serviços de inspeção I/M será cobrado conforme condições definidas pelo órgão responsável, de comum acordo com o órgão gestor, que também definirá os procedimentos de reajuste e revisão.
Art. 21. Os órgãos integrantes do SISNAMA, executores de Programas de I/M, poderão fixar a cobrança de percentual no valor de até quinze por cento das tarifas cobradas pelos executores indiretos do serviço, a ser destinada a fundos ou despesas para a preservação e proteção do meio ambiente e/ou para a cobertura dos custos efetivamente incorridos por força da presente Resolução.		
Parágrafo único. O percentual de que trata o <i>caput</i> deste artigo será destinado, em partes iguais, aos órgãos estaduais (cinquenta por cento) e municipais (cinquenta por cento) de meio ambiente participantes do programa, descontadas eventuais despesas acordadas com terceiros referentes aos serviços de I/M e não cobertas pelo contratado, quando for o caso, conforme detalhamento de direitos e obrigações a serem estabelecidos entre as partes.		
		Art 14. O órgão gestor deverá relatar ao

		IBAMA as ocorrências de desconformidades de veículos causadas por falhas de produção estatisticamente comprovadas e aquelas decorrentes da comercialização de sistemas, conjuntos e peças não certificadas para as providências cabíveis, inclusive o recolhimento.
Dos Centros de Inspeção e Profissionais habilitados		
Art.22. Os Programas de I/M deverão ser dimensionados, prevendo a construção de linhas de inspeção para veículos leves, pesados, motocicletas e veículos similares, em proporção adequada à frota alvo do Programa.		Art. 8º Os Programas de I/M deverão ser dimensionados, prevendo a construção de linhas de inspeção para veículos leves, pesados, motocicletas e veículos similares, em proporção adequada à frota alvo do Programa e de forma que os tempos de espera não ultrapassem trinta minutos em operação normal.
Art. 23. As inspeções obrigatórias deverão ser realizadas em centros de inspeção distribuídos pela área de abrangência do Programa.		Art. 7º As inspeções obrigatórias deverão ser realizadas em centros de inspeção distribuídos pela área de abrangência do Programa.
§1º Os centros de inspeção deverão apresentar as características constantes do Anexo X desta Resolução, no que se refere à sua implementação e operação;		Art. 7º, §1º Os centros de inspeção deverão apresentar as características constantes do Anexo V desta Resolução, no que se refere à sua implantação e operação.
§2º Nenhum tipo de comércio ou prestação de serviços, que não sejam os de inspeção de veículos, poderão ser desenvolvidos pelos centros ou unidades móveis de inspeção.		Art. 22. Nenhum tipo de comércio de veículos e autopeças ou prestação de serviços de reparação de veículos, poderão ser realizados nos centros ou unidades móveis de inspeção.
		Parágrafo único. Excetuam-se das disposições do caput, os serviços prestados por órgãos públicos, inclusive o licenciamento de veículos.
Art. 25. Os órgãos estaduais e municipais competentes poderão instalar ou autorizar a instalação de estações móveis de inspeção para a solução de problemas de abrangência específicos, ou para o atendimento local de grandes frotas cativas móveis de inspeção para a solução de problemas de abrangência específicos, ou para o atendimento local de grandes frotas cativas.		Art. 7º, §2º O órgão gestor poderá instalar ou autorizar a instalação de estações móveis de inspeção para a solução de problemas de abrangência específicos, ou para o atendimento local de grandes frotas cativas.
Art. 26. As inspeções serão realizadas por profissionais regularmente habilitados em cursos de capacitação específicos para Programas de I/M.		
Art. 27. O inspetor de controle de emissões veiculares, para atuar em uma estação, deve atender aos seguintes requisitos: I - Possuir carteira nacional de habilitação; II - Ter escolaridade mínima de segundo grau;		

<p>III - Ter curso técnico completo em automobilística ou mecânica, ou experiência comprovada no exercício de função na área de veículos automotores superior a um ano;</p> <p>IV - Ter concluído curso preparatório para inspetor técnico de emissões veiculares;</p> <p>V - Não ser proprietário, sócio ou empregado de empresa que realize reparação, recondicionamento ou comércio de peças de veículos;</p>		
<p>Parágrafo único. A avaliação da qualificação técnica será realizada mediante exame de conhecimentos teóricos e práticos, de acordo com procedimentos estabelecidos pelo poder público responsável.</p>		
		<p>Das características do veículo necessárias à inspeção</p>
		<p>Art. 32. As especificações dos fabricantes para os limites das emissões de opacidade em aceleração livre e ruído de escapamento na condição parado, bem como as velocidades angulares de marcha lenta, potência máxima e máxima livre que foram divulgadas em atendimento à Lei nº 8.723/93 e às Resoluções CONAMA 18/86; 6/93; 8/93; 16/95; 297/2002 estão compiladas na Tabela de Parâmetros de Referência para Inspeção de Veículos em Uso do Anexo VII desta Resolução.</p>
		<p>§1º O fabricante que desejar alterar qualquer valor constante Tabela de Parâmetros de Referência para Inspeção de Veículos em Uso deverá requerê-lo ao IBAMA, com pedido de revisão da LCVM existente, se aplicável.</p>
		<p>§2º No caso do limite de opacidade ser desconhecido, deve-se utilizar os valores limite das tabelas 4 e 5, desta Resolução.</p>
		<p>§3º Na ausência de especificação do fabricante certificada pelo IBAMA, o fator de correção da opacidade ao nível do mar para a altitude de 350 metros é igual a 1,35 para motores turbo alimentados e 1,5 para motores de aspiração natural.</p>
		<p>§4º No caso do limite de ruído ser desconhecido, deve-se utilizar os valores limite da tabela 6, desta Resolução.</p>
		<p>§5º No caso dos valores das velocidades angulares necessários ao ensaio serem desconhecidos, deve-se utilizar os valores previstos nos procedimentos de cada ensaio.</p>
		<p>Art. 33. Para efeito dos Programas I/M, os</p>

		<p>fabricantes e importadores de veículos abrangidos pelas exigências do PROCONVE e do PROMOT, devem apresentar ao IBAMA em tabela no formato MS Excel, conforme modelos definidos no Anexo VI, e disponibilizá-las neste formato em suas páginas oficiais na Rede Mundial de Computadores, no que couber, os valores certificados de emissão de poluentes e ruído, as especificações de velocidades angulares e respectivas tolerâncias necessárias aos ensaios, a identificação da existência dos sistemas PCV, EGR, catalisadores, sensores de oxigênio e outros itens necessários ao controle de emissão e demais condições a serem verificadas no Programa de I/M.</p>
		<p>Art. 34. Os fabricantes /importadores de veículos com motor do ciclo Otto, devem incluir os valores de CO e HC em marcha lenta e a 2500rpm nos Relatórios de Valores de Emissão da Produção-RVEP, normalmente fornecidos ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA.</p>
		<p>Parágrafo único. Todos os fabricantes e importadores de veículos devem disponibilizar as informações técnicas necessárias, referentes aos sistemas OBD de seus modelos de veículos nos RVEP semestrais.</p>
		<p>Art. 35. Aos infratores ao disposto nos artigos 33 e 34 desta Resolução o IBAMA poderá suspender a emissão de novas LCVM e serão aplicadas as penalidades previstas na Lei 6.938, de 31/8/81, com redação dada pela Lei nº 7.804, de 18/7/89, sem prejuízo das demais penalidades previstas na legislação específica, bem como das sanções de caráter penal e civil.</p>
		<p>Art. 40. A presença de sistema de ventilação do cárter – PCV e de controle de emissão evaporativa deve ser verificada de acordo com as indicações da Tabela de Parâmetros de Referência para Inspeção de Veículos em Uso, em vigor.</p> <p>Parágrafo único. Na inexistência desta informação, os veículos devem possuir sistema PCV, obrigatoriamente, nos seguintes casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Todos os veículos leves com motor do ciclo Otto fabricados a partir de 01/01/1978; • Todos os veículos leves com motor do ciclo Diesel naturalmente aspirado fabricados a partir de 01/01/1996

		<ul style="list-style-type: none"> • Todos os veículos pesados com motor do ciclo Otto fabricados a partir de 01/01/1989; • Todos os ônibus urbanos com motor Diesel naturalmente aspirado fabricados a partir de 01/01/1988; • Todos os veículos pesados com motor Diesel naturalmente aspirado fabricados desde 01/01/1994 • Todos os motocicletos fabricados a partir de 01/01/2006
		Dos limites de emissão e procedimentos da inspeção veicular ambiental
		Art. 2º §1º A inspeção periódica do veículo deve se iniciar por uma verificação visual para a verificação de anomalias importantes que indiquem problemas de manutenção; presença de eventuais alterações no projeto do veículo; ocorrência de adaptações e conversões não certificadas; emissão excessiva de gases e partículas que possam contaminar os equipamentos de medição e outras irregularidades.
		Art. 2º §2º Os limites de emissão adotados nos Programas I/M devem refletir os níveis de emissão de poluentes atmosféricos e ruído estatisticamente representativos para veículos em condições normais de operação reconhecidos como possíveis de serem atendidos para cada método de avaliação utilizado, para cada tipo de veículo ou motor associado e para cada ano-modelo sujeito à inspeção.
		Art. 2º, §3º Além dos requisitos estabelecidos para veículos novos, os métodos e procedimentos adotados na inspeção ambiental veicular devem considerar parâmetros e indicadores visuais ou funcionais que possibilitem o atendimento às definições apresentadas no <i>caput</i> .
		§4º Os procedimentos de ensaio de emissão de poluentes deverão atender aos requisitos mínimos estabelecidos nos Anexos II e III desta Resolução, respectivamente para veículos com motor do ciclo Otto e do ciclo Diesel, inclusive motocicletos e veículos similares.
		Art. 2º, §5º Os procedimentos de ensaio de ruído para todos os veículos deverão atender aos requisitos mínimos estabelecidos no Anexo IV desta Resolução.

		Art. 2º, §6º Para os veículos dotados de sistemas de diagnose de bordo – OBD, o IBAMA deverá desenvolver estudos de viabilidade de sua utilização para fins de inspeção ambiental veicular e, se for o caso, definir os critérios de inspeção eletrônica aplicável e o cronograma da sua implantação.
		Art. 3º Se a inspeção detectar desconformidades do veículo caracterizadas como “item de ação indesejável” conforme definido na Resolução CONAMA nº 230/97, ou modificações, adulterações ou conversões em desconformidade com relação às especificações originais certificadas o veículo deve ser reprovado na inspeção
		Parágrafo único. Se a desconformidade decorrer em razão de comercialização de “produtos de ação indesejável”, conforme definido na Resolução CONAMA nº 230/97, o órgão ambiental gestor pelo Programa I/M deverá apresentar o caso ao IBAMA para que as devidas providências sejam tomadas.
		Art. 23. Previamente à inspeção, o veículo deverá ser identificado para conferência dos dados cadastrais (marca, modelo e ano-modelo do veículo, o tipo de combustível, a capacidade volumétrica do motor, quilometragem e outras informações solicitadas) para registro desses dados e seleção das características técnicas e parâmetros de ensaio aplicáveis.
		§1º Após o registro dos dados do veículo, o inspetor deve verificar a seleção dos padrões de referência, certificando-se de que todos os parâmetros de inspeção e limites aplicáveis ao veículo estão inseridos no sistema operacional utilizado na inspeção, devendo o veículo estar abastecido com combustível(eis) em quantidade suficiente para a realização do ensaio de emissão.
		<p>§2º Em seguida deve ser dado início à pré-inspeção visual, verificando os seguintes parâmetros e ocorrências, no que couber:</p> <p>I - temperatura do motor, no caso de motocicletas (não é item de rejeição, mas determina a necessidade ou não de aquecimento);</p> <p>II - funcionamento irregular do motor;</p> <p>III - emissão de fumaça azul ou de fumaça preta visivelmente muito intensa;</p> <p>IV - vazamentos aparentes de fluidos;</p> <p>V - violação de lacres dos sistemas de alimentação e ignição;</p>

		<p>VI - alterações, avarias ou estado avançado de deterioração no sistema de escapamento, que causem vazamentos ou entradas falsas de ar; e</p> <p>VII - alterações, avarias ou estado avançado de deterioração no sistema de admissão de ar, que causem vazamentos ou entradas falsas de ar.</p>
		<p>§3º Constatados quaisquer desses problemas, o veículo será considerado não apto para continuidade do procedimento de inspeção e será declarado “rejeitado” no Relatório de Inspeção do Veículo, não podendo realizar quaisquer ensaios de emissão e de ruído.</p>
		<p>Art. 24. No caso do veículo não ter sido rejeitado, será dada seqüência à inspeção visual dos itens de controle de emissão que deve incluir os discriminados a seguir, no que couber, podendo incluir itens ou aspectos adicionais em função das características conhecidas e originais do veículo que forem visíveis sem a desmontagem de conjuntos e componentes:</p> <p>I - existência de danos, alterações ou ausência dos sistemas de controle de emissões (catalisadores; EGR; PCV; cânister; sistema de injeção de ar secundário no escapamento; conexões, mangueiras, elementos de fixação, conexões elétricas e sensores irregulares;</p> <p>II - existência de dispositivos de ação indesejável, assim identificados pelo IBAMA para o modelo de veículo sob avaliação, e adulterações do veículo que tenham influência nas emissões, mesmo que estas possam parecer benéficas;</p> <p>III - falta da tampa dos tanques de combustível (principal e secundário nos veículos a álcool e flex) e do reservatório de óleo do motor;</p> <p>IV - acendimento da lâmpada indicadora de mau funcionamento do motor (LIM); e</p> <p>V - avarias ou estado avançado de deterioração nos encapsulamentos, barreiras acústicas e outros componentes do veículo que influenciam diretamente na emissão de ruído do veículo.</p>
		<p>Parágrafo único. Os sistemas de escapamento, ou parte destes, poderão ser substituídos por sistemas similares, desde que os novos níveis de ruído não ultrapassem os níveis originalmente obtidos e declarados pelo</p>

		fabricante do veículo, e os estabelecidos na TABELA 6.
		Art. 25. Caso seja observada qualquer irregularidade nos itens definidos no Art. 24, o veículo será considerado reprovado, podendo realizar os ensaios de emissão de gases e de ruído para completar as informações dadas no relatório de inspeção.
		Art. 26. Se o veículo não for reprovado na inspeção visual e o ruído de escapamento for considerado acima do normal, o inspetor deve registrar esta condição e o veículo deve realizar o ensaio de ruído, além do ensaio de emissão.
		<p>Art. 27. Após a inspeção visual, o veículo será encaminhado para a medição de emissões e, se selecionado, do nível de ruído na condição parado nas proximidades do escapamento, conforme os requisitos mínimos estabelecidos nos seguintes Anexos desta Resolução:</p> <p>I - no Anexo II para o ensaio de monóxido de carbono (CO) e hidrocarbonetos (HC) nos veículos leves, pesados e motocicletas com motores do ciclo Otto, inclusive veículos encarroçados, complementados e modificados, nacionais ou importados;</p> <p>II - no Anexo III para o ensaio de opacidade nos veículos leves, pesados e motocicletas com motores do ciclo Diesel, inclusive veículos encarroçados, complementados e modificados, nacionais ou importados; e</p> <p>III - no Anexo IV para o ensaio de ruído em todos os veículos, inclusive veículos encarroçados, complementados e modificados, nacionais ou importados.</p>
		§1º O ensaio de ruído será realizado nos veículos que o inspetor julgar necessário por ocasião da inspeção visual.
		§2º Os veículos bi-combustível ou capazes de operar com mais de dois tipos de combustível, selecionáveis por opção do usuário, devem ser testados com todos os tipos de combustíveis selecionáveis.
		§3º Os veículos certificados como multi-combustível o ensaio será realizado com o combustível que estiver abastecendo o veículo.
		§4º Os resultados dos ensaios são os valores finais registrados, no que couber, das emissões de CO, HC, dióxido de carbono (CO ₂), fator de diluição, opacidade máxima, variação da opacidade, velocidades angulares verificadas e

		dos níveis de ruído ambiente e no escapamento.
		Art 42. Independentemente da fase do PROCONVE, todos veículos com sistemas para uso de gás natural veicular (GNV) instalados deverão atender aos limites estabelecidos nesta Resolução, conforme a configuração do seu patamar tecnológico, inclusive nos casos da reinstalação do sistema de GNV de um veículo para outro.
		Art. 28. O inspetor deve registrar qualquer anomalia apresentada durante os ensaios que indiquem desvios funcionais ou a presença de adulterações do veículo ou de dispositivos de ação indesejável.
		Parágrafo único. A partir dos registros de tais ocorrências o IBAMA identificará os casos que devem ser motivo de reprovação e expedirá uma listagem dos mesmos para utilização nos Programas I/M.
		Art. 30. Os veículos inspecionados nos centros de inspeção dos Programas I/M que forem reprovados em pelo menos um item relativo à inspeção visual, ou aos parâmetros medidos, receberão um relatório informando os itens de reprovação.
		Parágrafo único. O veículo reprovado/rejeitado ou que não efetuar a inspeção veicular obrigatória terá seu licenciamento bloqueado e estará sujeito às penalidades cabíveis.
		Art. 31. Em caso de aprovação em todos os itens da inspeção, será fornecido o Certificado de Aprovação do Veículo, indicando os itens inspecionados e os respectivos resultados, bem como será afixado um selo com código de barras identificador desta inspeção, em lugar visível e de difícil transposição para outro veículo.
		Parágrafo único. Os proprietários de veículos que portarem certificados ou selos de aprovação que não correspondam ao veículo, ou à identificação da última inspeção com “Aprovação” podem sofrer penalização por infração ambiental grave, a ser aplicada pelo órgão gestor.
Dos limites e procedimentos de avaliação da emissão de escapamento de veículos leves em uso		
Art. 32. Ficam estabelecidos como padrões de emissão para veículos com motor do ciclo Otto em circulação os limites máximos de CO, HC, NOx, diluição, velocidade angular do motor e ruído.		Art. 36. A emissão de poluentes por veículos com motor do ciclo Otto a gasolina, a álcool, multi-combustível (flex), a gás natural e bi-combustível em circulação será aferida pela medição de CO e HC emitidos no gás de escapamento, conforme o procedimento descrito no Anexo II desta Resolução.
§1º O IBAMA deverá coordenar os trabalhos e		Art. 37. Para os veículos com motor do ciclo

<p>estudos necessários ao estabelecimento e implantação dos procedimentos de ensaio e dos limites máximos de emissão de NOx, HC e CO do escapamento de veículos equipados com motor do ciclo Otto, e deverá apresentar ao CONAMA, até XX, o relatório final com a proposta dos procedimentos e limites a serem implementados, para aprovação.</p>		<p>Otto, os limites máximos de emissão de escapamento de CO_{corrigido} e HC_{corrigido}, de diluição e da velocidade angular do motor são os definidos nas tabelas 1 e 2, abaixo: (V. Tabela na proposta de resolução)</p>
<p>§2º Nos estados e municípios que já tenham implementado Programas de Inspeção Veicular Ambiental, ficam estabelecidos os limites máximos de emissão de CO, HC, diluição e velocidade angular do motor, bem como os procedimentos de inspeção definidos no Anexo I desta Resolução, até que seja aprovada nova Resolução com os limites e procedimentos de ensaio mencionados no §1º;</p>		<p>§1º A velocidade angular em regime de marcha lenta deve ser a especificada pelo fabricante do motor, inclusive a sua tolerância.</p>
<p>§3º Uma vez aprovados os ensaios e limites mencionados no §1º deste artigo, os estados e municípios que já tenham implementado Programas de Inspeção Veicular Ambiental deverão, quando for o caso, se adequar aos novos padrões de emissão e procedimentos de ensaio até a data X;</p>		<p>§2º Caso a especificação do fabricante não esteja disponível, a velocidade angular de marcha lenta deverá estar na faixa de 600 a 1200 rpm e ser estável dentro de ± 100 rpm.</p>
<p>Art. 34 A medição do nível de ruído será medido conforme procedimentos estabelecidos na Norma NBR-9714 - Ruído Emitido por Veículos Automotores na Condição Parado - Método de Ensaio.</p>		<p>§3º A velocidade angular em regime acelerado de 2500rpm deve ter tolerância de ±200 rpm.</p>
		<p>§4º O fator de diluição dos gases de escapamento, como definido nesta Resolução, deve ser igual ou inferior a 2,5.</p>
<p>Dos limites e procedimentos de avaliação da emissão de opacidade em aceleração livre em veículos a Diesel em uso</p>		
<p>Art. 34. Ficam estabelecidos no Anexo II da presente Resolução os procedimentos e limites máximos de opacidade da emissão de escapamento para avaliação do estado de manutenção dos veículos automotores do ciclo Diesel, em uso no território nacional, a serem utilizados em Programas de Inspeção Veicular Ambiental. (cf. Anexo II da proposta de Resolução em discussão no CONAMA)</p>		<p>Art. 39. A emissão de poluentes por veículos com motor do ciclo Diesel em circulação, inclusive aqueles do tipo duplo-combustível com dosagem automática de outro combustível que não o óleo Diesel será aferida pela medição de opacidade em aceleração livre, conforme o procedimento descrito no Anexo III desta Resolução.</p>
		<p>§1º Para os veículos automotores do ciclo Diesel, nacionais ou importados, os limites máximos de opacidade em aceleração livre são os valores certificados e divulgados pelo fabricante, constantes da Tabela de Parâmetros de Referência para Inspeção de Veículos em Uso, apresentada no ANEXO VII desta Resolução.</p>
		<p>§2º Para veículos automotores do ciclo Diesel, nacionais ou importados, que não constarem da</p>

		Tabela de Parâmetros de Referência para Inspeção de Veículos em Uso, apresentada no ANEXO VII são estabelecidos os limites máximos de opacidade em aceleração livre das tabelas 4 e 5. (V. Tabelas 4 e 5 na proposta)
		§3º Quando a velocidade angular máxima livre do motor Diesel (velocidade de corte) não for conhecida, esta deverá ser determinada antes do ensaio de opacidade e este fato deve ser registrado na inspeção para análise e atualização da Tabela dos Valores de Referência.
Parágrafo único. Os veículos serão avaliados de acordo com o Procedimento de Avaliação da Opacidade de Veículos Automotores do Ciclo Diesel em Uso pelo Método de Aceleração Livre, constante do Anexo II desta Resolução. (cf. Anexo II da proposta de Resolução em discussão no CONAMA)		
Art. 35. Os ensaios para medição de opacidade deverão ser feitos de acordo com a Norma Brasileira NBR - 13037 - Gás de Escapamento Emitido por Motor Diesel em Aceleração Livre - Determinação da Opacidade - Método de Ensaio, mediante a utilização de opacímetro certificado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial-INMETRO.		
Parágrafo único. As medições da opacidade devem ser realizadas mediante a utilização de opacímetro correlacionável com opacímetro de fluxo parcial, com tempo de resposta físico de no máximo 0,4s, tempo de resposta total de 0,9 a 1,1s e câmara de medição de 430 mm de comprimento efetivo da trajetória da luz através do gás.		
Dos limites e procedimentos de avaliação da emissão de escapamento de motocicletas em uso		
Parágrafo único. Ficam estabelecidos no Anexo III da presente Resolução os procedimentos de inspeção e limites máximos de monóxido de carbono e hidrocarbonetos da emissão de escapamento para avaliação do estado de manutenção dos motocicletas, em uso no território nacional, a serem utilizados em Programas de Inspeção Veicular Ambiental. (cf. Anexo III da proposta de Resolução em discussão no CONAMA).		Art. 38. Para os motocicletas com motor do ciclo Otto, os limites máximos de emissão de escapamento de CO _{corrigido} e HC _{corrigido} , de diluição e da velocidade angular do motor são os definidos na tabela 3, abaixo: (V. Tabela 3)
		§1º A velocidade angular em regime de marcha lenta em motocicletas deve ser a

		especificada pelo fabricante do motor, inclusive a sua tolerância.
		§2º Caso a especificação do fabricante não esteja disponível, a velocidade angular de marcha lenta deverá estar na faixa 1000 a 1400 rpm e ser estável dentro de 300 rpm.
		§3º O fator de diluição dos gases de escapamento em motocicletas, como definido nesta Resolução, deve ser igual ou inferior a 2,5. Nos casos devidamente justificados de motocicletas com geometria do tubo de escapamento que dificulte a vedação do tubo de extensão do escapamento e/ou a inserção da sonda, o fator de diluição poderá ser igual ou inferior a 5,0 até que seja possível o aprimoramento do sistema de amostragem.
		Art. 40. A presença de sistema de ventilação do cárter – PCV e de controle de emissão evaporativa deve ser verificada de acordo com as indicações da Tabela de Parâmetros de Referência para Inspeção de Veículos em Uso, em vigor.
		<p>Parágrafo único. Na inexistência desta informação, os veículos devem possuir sistema PCV, obrigatoriamente, nos seguintes casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Todos os veículos leves com motor do ciclo Otto fabricados a partir de 01/01/1978; • Todos os veículos leves com motor do ciclo Diesel naturalmente aspirado fabricados a partir de 01/01/1996 • Todos os veículos pesados com motor do ciclo Otto fabricados a partir de 01/01/1989; • Todos os ônibus urbanos com motor Diesel naturalmente aspirado fabricados a partir de 01/01/1988; • Todos os veículos pesados com motor Diesel naturalmente aspirado fabricados desde 01/01/1994 • Todos os motocicletas fabricados a partir de 01/01/2006
		Art. 41. A emissão de ruído de todos os veículos, nacionais ou importados, será aferida pela medição na condição parado, conforme o procedimento estabelecido no Anexo IV desta

		Resolução.
		§1º Para todos os veículos automotores, nacionais ou importados, os limites máximos de ruído na condição parado são os valores certificados e divulgados pelo fabricante, constantes da Tabela de Parâmetros de Referência para Inspeção de Veículos em Uso, apresentada no Anexo VII desta Resolução.
		§2º Na inexistência desta informação, são estabelecidos os limites máximos de ruído na condição parado da tabela 6.
		§3º Os veículos com características especiais para uso fora de estradas terão os limites da "Tabela 6, acrescidos em: <ul style="list-style-type: none"> • 1(um) dB(A) para aqueles com motor de potência menor do 150KW, • 2(dois) dB(A) para aqueles com motor de potência igual ou superior a 150KW.
		§4º Durante o estágio inicial do programa de I/M, os valores limite de ruído estabelecidos nesta Resolução serão utilizados como referência para fins de inspeção aleatória e orientação aos proprietários, não estando, os veículos em desconformidade com estes limites máximos, sujeitos à reprovação e às respectivas sanções.
		§5º Os sistemas de escapamento, ou parte destes, poderão ser substituídos por sistemas similares, desde que os novos níveis de ruído não ultrapassem os níveis originalmente obtidos e declarados pelo fabricante do veículo, conforme Resoluções CONAMA nos 1, 2, e 8, de 1993, e os estabelecidos na TABELA 6 desta Resolução.
		§6º Não estão sujeitas aos requisitos desta Resolução as emissões sonoras de buzinas, sirenes, alarmes e equipamentos similares utilizados por veículos nas vias urbanas.
Disposições finais		
Art. 37. Os veículos em desconformidade com as exigências desta Resolução estarão sujeitos às sanções previstas na legislação vigente.		Art. 17. Os veículos em desconformidade com as exigências desta Resolução estarão sujeitos às sanções previstas na legislação vigente. §1º Os proprietários de veículos que não efetuarem a inspeção periódica ou aquela determinada por convocação extraordinária poderão sofrer penalização por infração ambiental grave, a ser aplicada pelo órgão gestor.

<p>Art. 38. Os Estados e/ou Municípios que já tenham concedido ou autorizado os serviços de inspeção ambiental veicular deverão adequar-se, no que couber, aos termos desta Resolução no prazo de..... meses a partir da sua publicação, ressalvadas as situações jurídicas consolidadas.</p>		<p>Art. 50. Os Estados e/ou Municípios que já tenham concedido ou autorizado os serviços de inspeção ambiental veicular deverão adequar-se, no que couber, aos termos desta Resolução até o início do próximo exercício, respeitado o prazo mínimo de..... meses a partir da sua publicação, ressalvadas as situações jurídicas consolidadas.</p>
		<p>Art. 47. Os Programas I/M devem prever a implantação de sistemas de gestão da qualidade, de acordo com a Norma NBR ISO 9001, devendo ser certificados por organismo de certificação credenciado pelo INMETRO até 18 meses após o início de operação do Programa.</p>
<p>Art. 39. Para os fins desta Resolução, são utilizadas as definições constantes do Anexo IV desta Resolução. (cf. Anexo da Res. CONAMA 007/93)</p>		<p>Art. 16. Para os fins desta Resolução, são utilizadas as definições constantes do Anexo I desta Resolução.</p>
<p>Art. 40. Revogam-se as Resoluções do CONAMA nº 06, de 31 de agosto de 1993; nº 07, de 31 de agosto de 1993; nº 015, de 29 de setembro de 1994; nº 18, de 13 de dezembro de 1995; nº 227, de 20 de agosto de 1997; nº 251, de 12 de janeiro de 1999; nº 252 de 01 de fevereiro de 1999, bem como os artigosdas Resoluções CONAMAe as disposições em contrário.</p>		<p>Art. 51. Revogam-se as Resoluções do CONAMA nº 06, de 31 de agosto de 1993; nº 07, de 31 de agosto de 1993; nº 227, de 20 de agosto de 1997; nº 251, de 12 de janeiro de 1999; nº 252 de 01 de fevereiro de 1999, bem como os artigosdas Resoluções CONAMA e as disposições em contrário.</p>
		<p>Art. 49. Caberá ao IBAMA deliberar sobre os casos omissos nesta Resolução</p>
<p>Art. 41. Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.</p>		<p>Art. 52. Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.</p>