



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente-CONAMA

Procedência: 30ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental

Data: 17 e 18/09/2008

Processo nº: [02000.000542/2008-73](#)

Assunto: PROCONVE P-7 – Proposta de Resolução que dispõe sobre nova fase de exigência (P-7) do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE para veículos pesados novos.

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO

Versão com emendas

~~Dispõe sobre nova fase de exigência do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE para veículos pesados (Fase P7) e dá outras providências.~~

Prop. MME – aprovada

Dispõe sobre nova fase de exigência do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE para veículos pesados **novos** (Fase P7) e dá outras providências.

Prop. CNT

~~Dispõe sobre nova fase de exigência do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE para veículos pesados (Fase P7) e veículos leves comerciais (L-6) e dá outras providências.~~

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 tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno; e

Considerando que a emissão de poluentes por veículos automotores contribui significativamente para a deterioração da qualidade ambiental, especialmente nos centros urbanos;

Considerando que a utilização de tecnologias automotivas adequadas, de eficácia comprovada associadas a especificações de combustíveis que permitem atender as necessidades de controle da poluição, economia de combustível e competitividade de mercado;

~~Considerando a necessidade de prazo para promover a qualidade dos combustíveis automotivos nacionais para viabilizar a introdução de modernas tecnologias de alimentação de combustíveis e de controle de poluição;~~

Prop. MME – aprovada

Considerando a necessidade de prazo **e de investimentos** para promover a **melhoria da** qualidade dos combustíveis automotivos nacionais para viabilizar a introdução de modernas tecnologias de alimentação de combustíveis e de controle de poluição;

Considerando a necessidade de prazo para a adequação tecnológica de motores veiculares e de veículos automotores às novas exigências de controle da poluição;

Considerando a necessidade de estabelecer novos padrões de emissão para os motores veiculares e veículos automotores pesados, nacionais e importados, visando a redução da poluição do ar nos centros urbanos do país e a economia de combustível; e

Prop. CNT/ANFAVEA – novo considerando

~~Considerando que o atendimento aos novos padrões de emissões de poluentes requeridos pela Resolução CONAMA nº 315/2002 envolve alterações tecnológicas com grau de dificuldade bem mais elevado do que os verificados nas etapas até então vigentes do PROCONVE, seja no grau de complexidade da fabricação de motores, e de combustíveis, bem como na logística de distribuição de combustível indispensável ao funcionamento dos novos motores dentro dos padrões especificados; e~~

Considerando a necessidade de aprimorar o conhecimento sobre a emissão de dióxido de carbono e de aldeídos por motores do ciclo Diesel, resolve:

**CAPÍTULO I
DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS PESADOS**

**Prop. MME - aprovada
DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS PESADOS NOVOS**

~~Art. 1º - Ficam estabelecidos novos limites máximos de emissão de poluentes, e respectiva data de implantação, conforme tabela a seguir, doravante denominada Fase P-7 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, para os motores do ciclo diesel destinados a veículos automotores pesados, nacionais e importados.~~

Prop. MMA – aprovada

Art. 1º - Ficam estabelecidos novos limites máximos de emissão de poluentes, **a partir de 01/01/2012**, e respectiva data de implantação, conforme tabela a seguir, doravante denominada Fase P-7 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, para os motores do ciclo diesel destinados a veículos automotores pesados **novos**, nacionais e importados.

Prop. MME

~~Art. 1º - Ficam estabelecidos novos limites máximos de emissão de poluentes e respectiva data de implantação, conforme tabela a seguir, doravante denominada Fase P-7 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, para **homologação** dos motores do ciclo diesel destinados a veículos automotores pesados, nacionais e importados.~~

TABELA 1

	Opacidade (m ⁻¹)	Limites de emissão (g/kWh)							NH ₃ (ppm)	DMTE (ppm) ou (mg/kg)
		NOx	THC	CO		MP		NMHC		
Ensaio e Implantação	ELR/ESC	ESC e ETC	ESC	ESC	ETC	ESC	ETC	ETC		
01.01.2012	0,50	2,00	0,46	4,50	4,00	0,02	0,03	0,55	10,00	10,00

Prop. CNT

Exclusão da coluna NH3(ppm10)

Prop. MME

RETIRADA A COLUNA DE DMTE JÁ QUE NÃO É LIMITE DE EMISSÃO. ESSE ITEM SERÁ TRATADO NA ESPECIFICAÇÃO DO COMBUSTÍVEL.

Prop. MMA/IBAMA/CETESB

~~TABELA 1 – Limites de emissão (g/kw.h)~~



	NOx	HC	CO	CH4(3)	MP	NMHC	Opacidade- (m-1)	DMTE- (1) (ppm)	NH3-(4) (ppm)
Ensaio- ESC/ELR	2,00	0,46	1,5	N.A.	0,02	N.A.	0,5	10	10
Ensaio- ETC(2)	2,00	N.A.	4,00	1,10	0,03(4)	0,55	N.A.	10	10

(1) DMTE = diesel de menor teor de enxofre

(2) Motores a gás são ensaiados somente neste ciclo

(3) Somente motores a gás são submetidos a este limite

(4) Motores a gás não são submetidos a este limite

Prop. CNT/ANFAVEA – aprovada

TABELA 1 – Limites de emissão (g/Kw.h)

	NOx	HC	CO	CH4(2)	MP	NMHC	Opacidade (m-1)	DMTE- (1) (ppm)	NH3 (3)- (ppm) Valor Médio
Ensaio ESC/ELR	2,00	0,46	1,5	N.A.	0,02	N.A.	0,5	10	25
Ensaio ETC(1)	2,00	N.A.	4,00	1,10	0,03(3)	0,55	N.A.	10	25

(1) DMTE = diesel de menor teor de enxofre

(1) Motores a gás são ensaiados somente neste ciclo

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

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

§1º - Para o atendimento dos limites de NMHC serão aceitos os valores de medições de THC desde que atendam aos limites de NMHC.

Prop. MMA/IBAMA/CETESB

~~Novo §1º - Na data de implantação, 01.01.2012, o diesel DMTE com 10 ppm de enxofre deverá estar disponível em todo o país.~~

~~Renumerar parágrafo § 1º como § 2º.~~

~~Renumerar parágrafo § 2º como § 3º.~~

~~§ 2º - Para efeito de homologação, a garantia de durabilidade de emissões é de 500.000 km ou 7 anos para o caso dos veículos com PBT- Peso Bruto Total, acima de 16 toneladas.~~

Prop. CNT – aprovada

§ 2º - Para efeito de homologação, a garantia de durabilidade de emissões **deverá atender ao disposto no Artigo 16 da Resolução CONAMA 315/02, sendo que após três anos da entrada em vigência dos limites de emissão desta Resolução esta garantia passará para 500.000km, no caso dos veículos com PBT- Peso Bruto Total acima de 16 toneladas.**

Prop. MMA/IBAMA/CETESB

~~§ 4º - A partir da data de implantação da fase P-7, toda a produção anual por fabricante ou importador deverá atender os limites definidos na tabela anterior.~~

~~Art. 2º - Fica estabelecido para a fase P-7 o porte de dispositivos/sistemas para auto diagnose (OBD), das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre as emissões de poluentes do ar, 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, para todos os veículos pesados.~~

Prop. CNT - aprovado

Art. 2º - Fica estabelecido para a fase P-7 a **obrigatoriedade de incorporação** de dispositivos/sistemas para auto diagnose (OBD), das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre as emissões de poluentes do ar, 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, para todos os veículos pesados.

Prop. CNT – NOVO ARTIGO

~~Art. O fabricante ou importador de motores/veículos pesados a óleo diesel poderá atender aos limites e prazo da Tabela 1, do art. 1º alternativamente ao disposto no Art. 15 da Resolução CONAMA 315/02, desde que declare sua opção ao IBAMA, com um termo de compromisso, até 31 de dezembro de 2008.~~

~~Art. 3º Ser~~á criado Grupo de Trabalho sob a coordenação do Ministério do Meio Ambiente MMA, com o objetivo de iniciar a discussão sobre novos procedimentos, limites e prazos para proposição das fases subseqüentes do PROCONVE dentro de 30 dias contados a partir da publicação desta Resolução. ~~Dentre os principais objetivos destacam-se:~~

~~* COMENTÁRIO MME **RECOMENDA-SE REVOGAR O INCISO 3 DA RESOLUÇÃO CONAMA 18/86 QUE ATRIBUI COMPETÊNCIA AO IBAMA PARA COORDENAR A COMISSÃO DE ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO DO PROCONVE.**~~

Prop. CNT

~~Art. 3º Ser~~á criado Grupo de Trabalho sob a coordenação do Ministério do Meio Ambiente MMA, com o objetivo de iniciar a discussão sobre novos procedimentos, limites e prazos para proposição das fases subseqüentes do PROCONVE dentro de 30 dias contados a partir da publicação desta Resolução, **com os seguintes objetivos:**

Prop. CNT – REORDENAR INCISOS

~~I – promover a redução~~ dos níveis de emissão de poluentes pelo escapamento e por evaporação por veículos leves e pesados em geral, visando o atendimento aos padrões nacionais de qualidade ambiental vigentes;

~~II – promover a melhoria das características dos combustíveis automotivos comercializados no país com os objetivos de reduzir o seu potencial poluidor, e viabilizar a adoção de tecnologias automotivas avançadas para o controle de emissão.~~

~~Parágrafo único: – A Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE – CAP, será coordenada pelo MMA, com reformulação dos quesitos de competência, composição, fiscalização, procedimentos e periodicidade de reuniões, admitida a participação de entidades da sociedade civil, técnico-científica e empresarial.~~

Prop. Ivy Wiens – Instituto Ambiental Vidágua – aprovada

Artigo 3º - A Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE - **CAP** **passará a ser** coordenada pelo MMA, **sendo** reformulada nos quesitos de competência, composição, fiscalização, procedimentos e periodicidade de reuniões, prevendo a participação **de todos os setores representados no CONAMA, incluindo a comunidade técnico-científica.**

Parágrafo único – O MMA apresentará ao CONAMA, em 60 dias a partir da publicação desta Resolução, proposta de revisão da Resolução CONAMA 18/86 no que diz respeito à Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE-CAP.

~~I – deverá se reunir dentro de 30 dias contados a partir da publicação desta Resolução;~~

~~II – deverá apresentar relatórios semestrais sobre suas atividades ao CONAMA~~

~~III – poderá criar Grupos de Trabalho que auxiliem as discussões de sua competência;~~

~~IV – definirá medidas para reduzir os níveis de emissão de poluentes..... (segue como o original)~~

~~V – discutirá a promoção da melhoria das características..... (segue como o original)~~

~~I – A Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE – CAP, passaria a ser coordenado pelo MMA, a qual seria reformulada nos quesitos de competência, composição, fiscalização, procedimentos e periodicidade de reuniões. Prevendo também a participação de entidades da sociedade civil e técnico-científica;~~

Prop. MMA

~~I – A reformulação da Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE – CAP, passaria a ser coordenado pelo MMA, a qual seria reformulada será realizada nos quesitos de competência, composição, fiscalização, procedimentos e periodicidade de reuniões. Prevendo também A CAP, a ser coordenada pelo MMA, contará também com a participação de entidades da sociedade civil e técnico-científica;~~

Prop. MPF

~~PARAGRAFO ÚNICO – A Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE – CAP, passará a ser coordenado pelo MMA, a qual será reformulada nos quesitos de competência, composição, fiscalização, procedimentos e periodicidade de reuniões. Também será prevista a participação de entidades da sociedade civil e técnico-científica;~~

Renumerar incisos

~~II – reduzir os níveis de emissão de poluentes pelo escapamento e por evaporação por veículos leves e pesados em geral, visando o atendimento aos padrões nacionais de qualidade ambiental vigentes;~~

~~III – promover a melhoria das características dos combustíveis automotivos comercializados no país com os objetivos de reduzir o seu potencial poluidor, e viabilizar a adoção de tecnologias automotivas avançadas para o controle de emissão;~~

~~Art. 4º – Os fabricantes e importadores de motores do ciclo diesel e/ou veículos a diesel destinados ao mercado nacional, devem apresentar até 01/01/2010 um relatório de valores típicos das emissões de dióxido de carbono e de aldeídos totais, bem como do consumo específico de combustível, medidos nos ciclos de ensaio ETC e ESC e expressos em g/kWh;~~

Prop. CNT – EXCLUSÃO DO ARTIGO 4º E SEUS PARÁGRAFOS – Retirada

Prop. ANFAVEA/MMA/CNT- aprovada

Art. 4º - Os fabricantes e importadores de motores do ciclo diesel e/ou veículos a diesel destinados ao mercado nacional, devem apresentar **ao IBAMA, até 31/12/2012** um relatório de valores típicos das emissões de dióxido de carbono e de aldeídos totais, bem como do consumo específico de combustível, medidos nos ciclos de ensaio ETC e ESC e expressos em g/kWh.

§1º - São aceitos como valores típicos os resultados de ensaios obtidos em motores representativos de um ou mais modelos de motores em produção, cujos critérios utilizados para a obtenção e conclusão dos resultados devem ser definidos, justificados e apresentados por seu fabricante;

~~§2º – As emissões de aldeídos totais (CHO) devem ser medidas conforme a norma NBR 12026, de 1990 – Veículos Rodoviários Automotores Leves – Determinação da Emissão de Aldeídos e Cetonas Contidas no Gás de Escapamento, por Cromatografia Líquida – Método DNPH – Método de ensaio", podendo ser adaptado para as condições características do ensaio em motores diesel, desde que justificado pelo fabricante e a critério do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA;~~

Prop. MMA - aprovada

§2º - As emissões de aldeídos totais (CHO) devem ser medidas conforme **procedimento a ser determinado, até 31/12/2010, pelo IBAMA.** ~~a norma NBR 12026, de 1990 – Veículos Rodoviários Automotores Leves – Determinação da Emissão de Aldeídos e Cetonas Contidas no Gás de Escapamento, por Cromatografia Líquida – Método DNPH – Método de ensaio", podendo ser adaptado para as condições características do ensaio em motores diesel, desde que justificado pelo fabricante e a critério do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA;~~

CAPÍTULO II DAS CARACTERÍSTICAS DO ÓLEO DIESEL PADRÃO DE ENSAIO

~~Art. 5º – As características do óleo diesel padrão de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação, necessárias ao atendimento dos limites estabelecidos nesta Resolução, constam no Anexo I~~

Prop. MMA - aprovada

Art. 5º - As características **indicativas** do óleo diesel padrão de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação, necessárias ao atendimento dos limites estabelecidos nesta Resolução, constam no Anexo I.

Prop. MME - retirada do artigo

~~Art. 6º - À Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, caberá especificar o óleo diesel padrão de ensaio de emissão de acordo com as características do Anexo I desta Resolução dentro de 30 dias contados a partir da publicação desta Resolução, observando-se o disposto no Artigo 7 da Lei 8.723/1993.~~

Prop. MME - aprovada

Art. 6º - À Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, caberá especificar o óleo diesel padrão de ensaio de emissão de acordo com as características do Anexo I desta Resolução dentro de **30 60** dias contados a partir da publicação desta Resolução, observando-se o disposto no Artigo 7 da Lei 8.723/1993.

~~Art. 7º - Será de responsabilidade do fabricante ou importador de motor/veículo obter o óleo diesel padrão necessário para desenvolvimento, pré-teste e testes de homologação, no mercado nacional ou exterior, independentemente da obrigação dos órgãos responsáveis pela política energética, especificação, produção, distribuição e controle de qualidade de combustíveis.~~

Prop. CNT

~~Art. 7º - Será de responsabilidade do fabricante ou importador de motor/veículo conseguir o óleo diesel padrão especificado para desenvolvimento, pré-teste e testes de homologação, desde que os órgãos responsáveis pela política energética, especificação, produção, distribuição e controle de qualidade de combustíveis não o disponibilize, utilizando-se da faculdade referida no Parágrafo único do Art. 7º da Lei nº 8.723 de 28 de outubro de 1993.~~

~~Parágrafo único: Em caso de indisponibilidade de combustível padrão definido no Anexo I, será permitida a utilização do óleo diesel de referência da União Européia prescrito na Diretiva 1998/78/EC Annex IV de 20.11.2003, consideradas as suas atualizações para o teor máximo de enxofre.~~

CNT/MMA - Exclusão do artigo 7º. - aprovada

Prop. MME

~~Discussão sobre homologação.~~

Prop. CNT - NOVO CAPITULO

CAPITULO II

DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES COMERCIAIS MOVIDOS A ÓLEO DIESEL

~~Art. 3º - Ficam estabelecidos, a partir de 01 de janeiro de 2012 os seguintes limites máximos de emissões de poluentes provenientes do escapamento dos veículos leves comerciais, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a hum mil e setecentos kg (Proconve L6 diesel):~~

~~α) monóxido de carbono (CO): 2,0 g/km~~

~~β) hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km~~

~~χ) óxidos de nitrogênio (NOx): 0,25 g/km~~

~~δ) material particulado (MP): 0,04 g/km~~

~~Parágrafo Único - A data de introdução dos limites deverá considerar os 36 meses necessários ao desenvolvimento dos motores/veículos a partir da disponibilização do diesel padrão de ensaio, conforme disposto no Artigo 7º da Lei 8723/93 e demais condições definidas nesta Resolução.~~

~~Art. 4º - Ficam estabelecidos, a partir de 01 de janeiro de 2012 os seguintes limites máximos de emissões de poluentes provenientes do escapamento dos veículos leves comerciais, com massa do veículo para ensaio maior que um mil e setecentos kg (Proconve L6 diesel):~~

- ~~a) monóxido de carbono (CO): 2,7 g/km~~
- ~~b) hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,06 g/km~~
- ~~c) óxidos de nitrogênio (NOx): 0,43 g/km~~
- ~~d) material particulado (MP): 0,05 g/km~~

~~Parágrafo Único - A data de introdução dos limites deverá considerar os 36 meses necessários ao desenvolvimento dos motores/veículos a partir da disponibilização do diesel padrão de ensaio, conforme disposto no Artigo 7º da Lei 8723/93 e demais condições definidas nesta Resolução.~~

~~Art. 5º - Os veículos leves comerciais do ciclo diesel podem atender, opcionalmente ao estabelecido nos Artigos 2º e 3º desta Resolução, o método de ensaio e limites estabelecidos pela Regulamentação EC 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho referentes a Euro 5, a partir de 01 de janeiro de 2012.~~

~~Parágrafo Único - A data de introdução dos limites deverá considerar os 36 meses necessários ao desenvolvimento dos motores/veículos a partir da disponibilização do diesel padrão de ensaio, conforme disposto no Artigo 7º da Lei 8723/93 e demais condições definidas nesta Resolução.~~

~~Art. 6º - Os veículos leves comerciais do ciclo diesel com massa total máxima autorizada maior que dois mil kg, podem atender, opcionalmente, às exigências estabelecidas para veículos pesados, desde que as características do motor permitam o ensaio, conforme Artigo 1º desta Resolução.~~

~~Art. 7º - O fabricante ou importador de veículos leves comerciais a óleo diesel poderá atender aos limites e prazos estabelecidos nos Artigos 2º, 3º, 4º e 5º desta Resolução, alternativamente ao disposto nos Artigos 6º, 8º e 15 da Resolução CONAMA 315/02, desde que declare sua opção ao IBAMA, com um termo de compromisso, até 31 de dezembro de 2008.~~

CAPÍTULO III DA CARACTERIZAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DO ÓLEO DIESEL COMERCIAL

Art. 8º - As características do óleo Diesel comercial, para fins de distribuição e consumo, necessárias ao atendimento dos limites estabelecidos nesta resolução, constam no Anexo I desta Resolução.

Prop. MMA - Aprovada

Art. 8º - As características **indicativas** do óleo Diesel comercial, para fins de distribuição e consumo, necessárias ao atendimento dos limites estabelecidos nesta resolução, constam no Anexo I desta Resolução.

~~Prop. MME - exclusão de artigo 8º~~

~~Art. 9º - À ANP caberá especificar o óleo comercial de acordo com as características do Anexo I desta Resolução, dentro de 45 dias contados a partir de sua publicação, tendo por base o estabelecido na Resolução CONAMA 373/2006 e observando-se o disposto no Artigo 7º da Lei 8723/93.~~

Prop. MME - aprovada

Art. 9º - À ANP caberá especificar o óleo **diesel** comercial ~~de acordo com as características do Anexo I desta Resolução, dentro de 45~~ **90** dias contados a partir ~~de sua~~ da publicação **desta Resolução**, tendo por base ~~o estabelecido na Resolução CONAMA 373/2006 e observando-se o disposto no Artigo 7º da Lei 8723/93.~~ **ouvindo-se o setor produtivo de veículos e combustíveis, e considerando a necessidade de acordo entre petrobras e anfavea nos primeiros 30 dias desse prazo.**

Prop. MPF

~~Art. 9º – À ANP caberá especificar o óleo comercial **compatível** com as características do Anexo I desta Resolução, dentro de 45 dias contados a partir de sua publicação, tendo por base o estabelecido na Resolução CONAMA 373/2006 e observando-se o disposto no Artigo 7º da Lei 8723/93.~~

~~Art. 10 – Os tipos de óleo diesel e a oferta no território serão definidos conjuntamente entre o Ministério do Meio Ambiente e Ministério de Minas e Energia, tendo por base o estabelecido na presente e nas Resoluções CONAMA 315/2002 e 373/2006.~~

~~§1º – Dentro de 30 dias, os Ministérios citados no *caput* deste Artigo deverão apresentar um planejamento da oferta por tipo de diesel, localidades a serem atendidas, volumes, datas de início de distribuição de acordo com as necessidades para implementação desta Resolução.~~

~~§2º – A ANP e Refinarias de Petróleo devem apresentar, respectivamente, um plano de distribuição e de produção por tipo de óleo diesel de acordo com as características a serem especificadas, dentro de 60 dias contados a partir de sua publicação, a fim de subsidiar as decisões dos Ministérios referidas do *caput* deste Artigo.~~

~~§3º – As empresas envolvidas nas atividades de produção, importação e distribuição de combustíveis mencionado no *caput* deste artigo deverão se responsabilizar pelo cumprimento do plano a ser apresentado, garantindo suas disponibilidades no volume e antecedência necessários e a distribuição em postos geograficamente localizados, que permitam a um veículo da fase P7 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o diesel adequado.~~

~~§4º – O plano de distribuição supra referido deverá contemplar também as características de produto e as necessidades de infraestrutura para a comercialização de reagentes utilizados pelos catalisadores seletivos de redução de NOx.~~

Prop. MMA/IBAMA/CETESB/MPF – aprovada

~~Art. 10 - A ANP e Refinarias de Petróleo devem apresentar respectivamente um plano de distribuição e de produção por tipo de óleo diesel de acordo com as características a serem especificadas, dentro de 60 a 180 a 270 dias contados a partir de sua da publicação desta Resolução aos Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia, a fim de subsidiar as decisões dos Ministérios Meio Ambiente e Minas e Energia referidas do *caput* deste Artigo. Com base no plano apresentado os ministérios MMA e MME definirão conjuntamente, em 120 dias, os tipos de óleo diesel e oferta no território nacional. A implantação deste plano Este plano deverá ser acompanhada e avaliada e validade pela CAP.~~

Prop. MMA – retirada

~~Parágrafo único – O CONAMA estabelecerá em 30 dias GT para definir diretrizes e conteúdo mínimo sobre o plano de distribuição e de produção citado no *caput* deste artigo.~~

Prop. MMA/VIDAGUA/MPF/MME – aprovada

~~§1º – O combustível para atendimento à fase P7 será disponibilizado, prioritariamente para veículos novos em todo território nacional e, posteriormente ~~havendo disponibilidade adicional~~, aos demais veículos dos municípios e micro-regiões das Resoluções CONAMA 373/2006 e 226/97.~~

Prop. MPF

~~Art. 10 – Os tipos de óleo diesel e a oferta no território serão definidos conjuntamente entre o Ministério do Meio Ambiente e Ministério de Minas e Energia, tendo por base o estabelecido na presente e nas Resoluções CONAMA 315/2002 e 373/2006, em 120 dias após a publicação desta Resolução.~~

Prop. MPF

~~§3º – As empresas envolvidas nas atividades de produção, importação e distribuição de combustíveis mencionado no *caput* deste artigo deverão se responsabilizar pelo cumprimento do plano a ser apresentado, garantindo suas disponibilidades no volume e antecedência necessários e a distribuição em postos geograficamente localizados, que permitam a um veículo da fase P7 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o diesel adequado **especificado pela ANP nos termos do artigo 9º desta Resolução.**~~

~~Prop. MME – substituir o artigo 10- rejeitado~~

~~Prop. MME~~

~~Novo Art. 10 – A ANP e Refinarias de Petróleo devem apresentar, respectivamente, um plano de distribuição e de produção por tipo de óleo diesel de acordo com as características a serem especificadas, dentro de 60 180 270 dias, contados a partir de sua da publicação da resolução que trata da especificação do diesel comercial, a proposta de um plano de distribuição por tipo de óleo diesel, com o objetivo de subsidiar o planejamento setorial para a fase P-7 do PROCONVE.~~

~~Prop. MME~~

~~§1º – O combustível para atendimento à fase P7 será disponibilizado para veículos novos e, havendo disponibilidade adicional, aos demais veículos dos municípios e micro-regiões da Resolução CONAMA 373/2006.~~

Prop. MME/MMA – aprovada

§2º – Produtores, importadores, distribuidores e revendedores de combustíveis deverão apresentar à ANP nos prazos por ela determinados as informações necessárias para a elaboração desse plano.

Prop. MME/MMA/MPF - aprovada

§3º - ~~As empresas envolvidas nas atividades de produção, importação e distribuição de combustíveis mencionado no caput deste artigo deverão se responsabilizar pelo cumprimento do plano a ser apresentado.~~ **O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilização do combustível** garantindo suas disponibilidades no volume e antecedência necessários, bem como a sua distribuição em postos geograficamente localizados, que permitam a um veículo da fase P7 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o diesel adequado. **especificado pela ANP nos termos do artigo 9º desta Resolução.**

~~Prop. CNT~~

~~§3º – As empresas envolvidas nas atividades de produção, importação e distribuição de combustíveis mencionado no caput deste artigo deverão se responsabilizar pelo cumprimento do plano a ser apresentado, garantindo suas disponibilidades no volume e antecedência necessários e a distribuição em postos geograficamente localizados, que permitam a um veículo da fase ~~L6~~ P7 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o diesel adequado.~~

~~Prop. MMA/IBAMA/CETESB~~

~~Art. 11 – As empresas envolvidas nas atividades de produção, importação e distribuição de combustíveis mencionado no caput deste artigo deverão se responsabilizar pelo cumprimento do plano a ser apresentado, garantindo suas disponibilidades no volume e antecedência necessários e a distribuição em postos geograficamente localizados, que permitam a um veículo da fase P7 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o diesel adequado.~~

Prop. MME - retirada do parágrafo 4 - aprovada

~~Prop. MMA/IBAMA/CETESB~~

~~Renumerar como Parágrafo único.~~

CAPÍTULO IV
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

~~Prop. MME~~

~~Art. novo – No período de 01.01.2012 a 31.12.2012 será admitida a disponibilização para utilização em veículos da fase P-7, do diesel comercial que atenda a especificação de que trata a Resolução ANP 32/2007.~~

Prop. MME alternativa – aprovada

Art. 11 – No período de 01.01.2012 a 31.12.2012 será admitido o fornecimento do diesel comercial que atenda a especificação de que trata a Resolução ANP 32/2007, para utilização em veículos da fase P-7, no lugar do diesel S10 comercial.

Prop. CNT/ANFAVEA/MMA – aprovada

Art. Novo – O CONAMA elaborará e deliberará em regime de urgência proposta de Resolução estabelecendo os novos limites máximos de emissão de poluentes e a respectiva data de implantação, para veículos leves dotados de motor do ciclo diesel.

~~Art. 11-12 – O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específica para permitir o gerenciamento adequado de sistemas que visem introduzir sensores de óxidos de nitrogênio, de uréia e de amônia, controlar a qualidade e a correta dosagem de agente redutor líquido, a disponibilidade deste produto no tanque, alterações de desempenho do motor quando houver falta do reagente redutor e emissão de novos poluentes indesejáveis.~~

Prop. CNT/MMA/ANFAVEA – aprovada

Art. 12 – O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específica para permitir o gerenciamento adequado de sistemas que visem introduzir sensores de óxidos de nitrogênio, de uréia e de amônia, controlar a qualidade e a correta dosagem de agente redutor líquido, a disponibilidade deste produto no tanque, alterações de desempenho do motor quando houver falta do reagente redutor e emissão de novos poluentes indesejáveis.

§1º - O sistema de auto diagnose (OBD) deverá ser definido com funções de gerenciamento do motor que detectem ausência de reagente e outras falhas que potencializem aumento das emissões de poluentes do 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 de emissões.

§2º - As definições previstas no caput deste artigo devem considerar as definições da estratégia de calibração do motor de forma a limitá-las para que não se caracterizem como dispositivos de ação indesejável, definidos na Resolução CONAMA 230/97.

§3º - O IBAMA deverá regulamentar até 30 de novembro de 2008 a especificação do agente redutor líquido de NOx (solução de uréia) com base nas características estabelecidas nas Normas DIN 70070 e ISO 22241-1:2006.

~~Art. 12 – Os Sistemas Retrofit que venham a ser utilizados nas frotas de veículos com motor do ciclo diesel em circulação devem ser certificados pelo IBAMA.~~

~~**Prop. Ivy Wiens – Instituto Ambiental Vidágua**~~

~~**Novo Artigo 2º – Compreende-se, para fins desta resolução, que Sistema Retrofit é um sistema de pós-tratamento de emissões de poluentes atmosféricos para veículos em uso.**~~

Prop. MME – exclusão do artigo - aprovada

Art. 13 - Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

CARLOS MINC
Presidente do Conselho

ANEXO I – Características do óleo Diesel (padrão e comercial)

Parâmetro	Unidade	Limites ⁽¹⁾		Método de ensaio
		Mínimo	Máximo	
Índice de cetano ⁽²⁾		52	54	EN-ISO 5165
Densidade a 15°	Kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Destilação:				
- ponto de 50%	°C	245	-	EN-ISO 3405
- ponto de 95%	°C	345	350	EN-ISO 3405
- ponto de ebulição final	°C	-	370	EN-ISO 3405
Ponto de fulgor	°C	55		EN 227 19
Ponto de entupimento de filtro a frio	°C		-5	EN 11 6
Viscosidade a 40 °C	mm ² /s	2,3	3,3	EN-ISO 3104
Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos	% em massa	2,0	6,0	IP 391
Teor de enxofre ⁽³⁾	mg/kg		10	ASTM D 5453
Ensaio de corrosão em cobre		-	Classe 1	EN-ISO 21 60
Resíduo de carbono Ramsbottom no resíduo dos 10% finais da destilação	% em massa		0,2	EN-ISO 10370
Teor e cinzas	% em massa		0,01	EN-ISO 6245
Teor de água	% em massa		0,02	EN-ISO 12937
Índice de neutralização (ácido forte)	mg KOH/g		0,02	ASTM D 974
Estabilidade à oxidação ⁽⁴⁾	mg/ml		0,025	EN-ISO 12205
Lubricidade	µm		400	CEC F-06-A-96

(1) Os valores citados nas especificações são “valores reais”. Para fixar os valores-limite foi aplicada a norma ISO 4259, “Petroleum products – Determination and application of precision data in relation to methods of test” e, para fixar um valor mínimo, tomou-se em consideração uma diferença mínima de 2R acima do zero; na fixação de um valor máximo e mínimo, a diferença mínima é de 4R (R = reprodutibilidade).

Embora esta medida seja necessária por razões técnicas, o fabricante de combustíveis deve, no entanto, tentar obter o valor zero, quando o valor máximo estabelecido for 2R, e o valor médio, no caso de serem indicados os limites máximo e mínimo. Caso seja necessário determinar se um combustível ou não as condições das especificações, aplica-se a norma ISO 4259.

(2) O intervalo indicado para o índice de cetano não está em conformidade com os requisitos de um mínimo de 4R. No entanto, no caso de divergência entre o fornecedor e o utilizador do combustível, pode aplicar-se a norma ISO 4259 para resolver tais divergências, desde que se efetue um número suficiente de medições repetidas para obter a precisão necessária em vez de realizar medições únicas.

(3) O teor real de enxofre do combustível utilizado no ensaio do Tipo 1 deve ser indicado.

(4) Embora a estabilidade da oxigenação seja controlada é provável que o prazo de validade do produto seja limitada. Recomenda-se a consulta ao fornecedor sobre as condições de armazenamento e durabilidade.

Prop. ANP rejeitado

Parâmetro	Unidade	Limites ⁽¹⁾		Método de ensaio
		Mínimo	Máximo	
Índice de cetano ⁽²⁾		52	54	EN-ISO-5165
Densidade a 15°	Kg/m ³	833	837	EN-ISO-3675
Destilação:				
- ponto de 50%	°C	245	-	EN-ISO-3405
- ponto de 95%	°C	345	350	EN-ISO-3405
- ponto de ebulição final	°C	-	370	EN-ISO-3405
Ponto de fulgor	°C	55		EN-227-19
Ponto de entupimento de filtro a frio	°C		-5	EN-11-6
Viscosidade a 40 °C	mm ² /s	2,3	3,3	EN-ISO-3104
Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos	% em massa	2,0	6,0	IP-394
Teor de enxofre ⁽³⁾	mg/kg		10	ASTM-D-5453
Ensaio de corrosão em cobre		-	Classe 1	EN-ISO-21-60
Resíduo de carbono Ramsbottom no resíduo dos 10% finais da destilação	% em massa		0,2	EN-ISO-10370
Teor de cinzas	% em massa		0,04	EN-ISO-6245
Teor de água	% em massa		0,02	EN-ISO-12937
Índice de neutralização (ácido forte)	mg-KOH/g		0,02	ASTM-D-974
Estabilidade à oxidação⁽⁴⁾	mg/ml		0,025	EN-ISO-12205
Lubricidade	µm		400	CEC-F-06-A-96

(5) Os valores citados nas especificações são "valores reais". Para fixar os valores-limite foi aplicada a norma ISO 4259, "Petroleum products – Determination and application of precision data in relation to methods of test" e, para fixar um valor mínimo, tomou-se em consideração uma diferença mínima de 2R acima do zero; na fixação de um valor máximo e mínimo, a diferença mínima é de 4R (R = reprodutibilidade).

Embora esta medida seja necessária por razões técnicas, o fabricante de combustíveis deve, no entanto, tentar obter o valor zero, quando o valor máximo estabelecido for 2R, e o valor médio, no caso de serem indicados os limites máximo e mínimo. Caso seja necessário determinar se um combustível ou não as condições das especificações, aplica-se a norma ISO 4259.

(6) O intervalo indicado para o índice de cetano não está em conformidade com os requisitos de um mínimo de 4R. No entanto, no caso de divergência entre o fornecedor e o utilizador do combustível, pode aplicar-se a norma ISO 4259 para resolver tais divergências, desde que se efetue um número suficiente de medições repetidas para obter a precisão necessária em vez de realizar medições únicas.

(7) O teor real de enxofre do combustível utilizado no ensaio do Tipo 1 deve ser indicado.

~~(8) Embora a estabilidade da oxigenação seja controlada é provável que o prazo de validade do produto seja limitada. Recomenda-se a consulta ao fornecedor sobre as condições de armazenamento e durabilidade.~~