



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

Procedência: 2ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre INSPEÇÃO VEICULAR

Data: 19 e 20 de agosto de 2009


Processo nº [02000.000921/2009-44](#)

Assunto: *Dispõe sobre a implantação pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M*

Proposta de Resolução
Versão Suja

**PROPOSTA DE RESOLUÇÃO COM CONTRIBUIÇÕES DO GRUPO DE TRABALHO DE
INSPEÇÃO VEICULAR AMBIENTAL**

Legenda:

 Indica quem propôs a inserção/modificação/supressão do dispositivo e as justificativas apresentadas pela alteração;

 Dispositivos com muitas sugestões de retirada.

Dispõe sobre a implantação pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M

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,

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, alterada pela Lei 10.203 de 2001, que dispõe sobre a redução de emissões de poluentes por veículos automotores;

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;

→ Proposta da CETESB: inserir o seguinte *considerando*

Considerando que a Inspeção Veicular Ambiental, se adequadamente implementada, pode ser um instrumento eficaz para a redução das emissões de gases e partículas poluentes e ruído pela frota circulante de veículos automotores, no âmbito do Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar - PRONAR, instituído pela Resolução do CONAMA 005, de 15 de junho de 1989, bem como do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, criado pela Resolução do CONAMA 18, de 6 de maio de 1986 e do Programa Nacional de Controle de Ruído de Veículos, nos termos das Resoluções 1 e 2 de 1993 do CONAMA;

→ Proposta CETESB - inserir o seguinte *considerando*:

Considerando a necessidade de desenvolvimento de estratégias para a redução da poluição veicular, especialmente em áreas urbanas com problemas de contaminação atmosférica e poluição sonora; e,

Considerando que a falta de manutenção e a manutenção incorreta dos veículos podem ser responsáveis pelo aumento da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis;

Considerando a necessidade de rever, atualizar e sistematizar a legislação referente à inspeção veicular ambiental tendo em vista a evolução da tecnologia veicular e o desenvolvimento de novos procedimentos de inspeção, e a necessidade de desenvolver sistematicamente estudos de custo-benefício visando ao aperfeiçoamento contínuo das políticas públicas de controle da poluição do ar por veículos automotores, resolve:

DO PLANO DE CONTROLE DE POLUIÇÃO VEICULAR - PCPV

→CNT - propõe inserir o seguinte artigo:

Art. 1º Para fins desta Resolução são utilizadas as definições constantes do Anexo I.

Art. 2º. A implementação do Programa de Inspeção Veicular Ambiental somente poderá ser feita após a elaboração de um Plano de Controle de Poluição Veicular - PCPV.

→CNT - Propõe adicionar o seguinte artigo:

Parágrafo único. O PCPV constitui instrumento de gestão da qualidade do ar, nos termos da Lei n. 8.723 de 1993, do Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar - PRONAR e do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, com o objetivo de estabelecer regras de gestão e controle da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis de veículos.

→CNT: Propõe incluir o seguinte artigo como consolidação de outros dispositivos, visando dar maior clareza ao texto e colocar o Programa de Inspeção Veicular Ambiental como um dos elementos possíveis de constar num PCPV, de acordo com as discussões do GT.

Art. 3º O PCPV, a ser elaborado pelos órgãos ambientais estaduais em articulação com os municipais, deverá ter como base, quando houver, o inventário de emissões de fontes móveis e o monitoramento de qualidade do ar, instituídos pelo PRONAR, visando ao atendimento da estimativa de redução da emissão de poluentes, e deverá caracterizar, de forma clara e objetiva, ~~os elementos conceituais e operacionais do Plano~~, as alternativas de ações de gestão e controle da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis de veículos, dentre os quais pode ser contemplada a implantação de um Programa de Inspeção Veicular Ambiental.

→IEMA - Propõe inserir os seguintes parágrafos, referentes à natureza e ao conteúdo do PCPV:

§1º O PCPV deverá conter, além de outras informações, dados sobre o comprometimento da qualidade do ar nas regiões abrangidas e sobre a contribuição relativa de fontes móveis para tal comprometimento, ~~contemplando diferentes instrumentos e alternativas.~~

§2º Com base nos dados de que trata o §1º, o PCPV deverá avaliar e comparar os diferentes instrumentos e alternativas de controle da poluição do ar por veículos automotores, justificando tecnicamente as medidas selecionadas com base no seu custo e efetividade em termos de redução das emissões e melhoria da qualidade do ar.

→CNT e IPT - propõem alterar o seguinte artigo.

Art. 4º Para a implantação do Programa Inspeção Veicular Ambiental, o PCPV deverá descrever as suas características conceituais e operacionais determinadas nesta Resolução, e estabelecer:

- I. A extensão geográfica e as regiões a serem priorizadas;
- II. A frota-alvo e respectivos embasamentos técnicos e legais;
- III. O cronograma preliminar de implantação;
- IV. A forma de vinculação com o sistema estadual de registro e de licenciamento de trânsito de veículos;

V. A periodicidade da inspeção;

VI. A análise econômica; e,

VII. A forma de integração, quando for o caso, com programas de inspeção de segurança veicular e outros similares.

→CNT - propõe transferir para o capítulo sobre PCPV o seguinte dispositivo:

Art. 5º. 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.

→CNT - propõe trazer para este lugar o art. 10º da proposta consolidada:

Art. 6º. O PCPV definirá a frota alvo do Programa de Inspeção Veicular Ambiental, de forma a abranger os veículos automotores, motocicletas e veículos similares com motor de combustão interna, independentemente do tipo de combustível que utilizarem, podendo, entretanto, ser apenas uma parcela da frota licenciada na região de interesse, a ser ampliada ou restringida a critério dos órgãos ambientais estaduais e municipais em razão da experiência e dos resultados obtidos com a implantação do Programa e das possibilidades e necessidades regionais.

§1º A frota alvo do Programa de Inspeção Veicular Ambiental será definida por município, com base na sua contribuição para o comprometimento da qualidade do ar.

→Res. CONAMA 256/99, art. 4º.

§2º Ainda no que se refere à frota alvo, o PCPV poderá determinar a dispensa da inspeção obrigatória para os veículos concebidos unicamente para aplicações militares, agrícolas, de competição, tratores, máquinas de terraplanagem e pavimentação e outros de aplicação especial.

→ CNT - propõe inserir o seguinte dispositivo, contemplado no art. 12 da proposta consolidada:

Art. 7º Os PCPV devem ainda prever a criação de mecanismos e auxílio à manutenção veicular da frota de uso intenso, especialmente àquela voltada ao transporte público e de cargas e condições específicas para circulação de veículos automotores, motocicletas e veículos similares oriundos de municípios não incluídos em Programas de Inspeção Veicular Ambiental.

Parágrafo único. O órgão responsável estabelecerá, mediante regulamento complementar a esta Resolução e de acordo com o PCPV, as condições específicas de circulação e de fiscalização, conforme previsto no *caput*, devendo prever mecanismos alternativos para a circulação de veículos oriundos de municípios que não possuam Programas de Inspeção Veicular Ambiental.

→CNT - propõe colocar no capítulo referente ao PCPV este dispositivo.

Art. 8 Fica a critério dos órgãos ambientais estaduais e municipais, no âmbito do PCPV, o estabelecimento e implantação de Programas Integrados de Inspeção e Manutenção, 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.

→Proposta INEA - Inserir o parágrafo 4º do artigo 12º da resolução CONAMA 07/93:

Art. 9. Fica a critério dos órgãos competentes estabelecer procedimentos e limites específicos para os veículos que comprovadamente não tenham condições de atender as exigências desta Resolução.

→CNT e IPT - propõem alterar a ordem dos incisos do seguinte artigo -

Art. 10 O PCPV será periodicamente avaliado e revisto pelo órgão ambiental competente com base nos seguintes critérios:

- I. A comparação entre os resultados esperados e aqueles obtidos;
- II. Avaliação de novas alternativas de controle de poluição veicular;
- III. A evolução da tecnologia veicular e a novos modelos e tecnologias de inspeção veicular ambiental;
- IV. Projeções referentes à evolução da frota circulante; e,
- V. Comparação entre a redução de emissões inicialmente prevista e aquela efetivamente obtida por meio da implementação do Plano;

→ CETESB - propõe incluir o seguinte inciso:

...com base nos seguintes indicadores:

X - a relação custo/ benefício dos Programas de Inspeção Veicular Ambiental identificada nos estudos previstos pelo art. xx da presente Resolução.

→ Proposta de Redação IEMA:

Parágrafo único. O PCPV deverá ser revisto no mínimo a cada três anos, podendo órgãos ambientais competentes estabelecer, no âmbito do PCPV, um intervalo menor entre revisões.

DO PROGRAMA DE INSPEÇÃO VEICULAR AMBIENTAL

DAS DIRETRIZES GERAIS

→ CNT - propõe adicionar o seguinte artigo:

Art. 11 O Programa de Inspeção Veicular Ambiental tem o objetivo de identificar desconformidades dos veículos em uso, tendo como referência as suas especificações originais certificadas, as demais exigências do PROCONVE, bem como falhas de manutenção e operação.

§1º A inspeção deve ser realizada periodicamente em centros de inspeção, podendo ser complementada por avaliação em campo das emissões dos veículos em uso, a ser desenvolvida e mplementada por autoridades competentes tendo em vista os procedimentos e limites estabelecidos nesta Resolução em seus regulamentos complementares.

Proposta Alternativa PMSP:

Art. 12 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 uso.

Parágrafo único. A inspeção do veículo deve ser composta de ~~quatro~~ cinco fases principais:

- i. Identificação e conformidade da documentação do veículo;
- ii. Pré-inspeção visual para identificar defeitos que impeçam a inspeção;
- iii. Inspeção visual para identificar adulterações físicas e desconformidades evidentes;
- iv. Inspeção de emissões e/ou avaliação eletrônica dos parâmetros de OBD
- v. Inspeção de ruído nos veículos que aparentem ruídos irregulares

Art. 13. Caberá ao órgão estadual de meio ambiente, em articulação com os órgãos ambientais envolvidos, conforme definido no PCPV, a responsabilidade pela execução do Programa de Inspeção Veicular Ambiental.

Parágrafo único. Os municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos poderão implantar Programas próprios de Inspeção Veicular Ambiental, mediante convênio específico com o estado.

→ CETESB - propõe inserir o seguinte artigo:

Art. 14. Quando se tratar de contaminação atmosférica regional, abrangendo mais de um município, o estado será o responsável pela implantação do Programa de Inspeção Veicular Ambiental em todos os municípios da região alvo do Programa.

Parágrafo único. No caso de que trata o *caput* deste artigo, desde que todos os municípios da área afetada sejam abrangidos pelo Programa de Inspeção, os estados poderão delegar a execução do Programa a consórcios de municípios formalmente estabelecidos, ficando, entretanto com a responsabilidade da supervisão do programa.

→ CNT - propõe as seguintes alterações:

Art. 15. Fica o Ministério do Meio Ambiente, por meio do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, encarregado de prestar apoio técnico, jurídico e administrativo contínuo aos Órgãos Seccionais e Locais do Sistema Nacional do Meio Ambiente — SISNAMA, responsáveis pela implantação dos Programas de Inspeção Veicular Ambiental, que venham a encontrar dificuldades técnicas, administrativas ou jurídicas para implantação dos seus respectivos Programas de Inspeção Veicular Ambiental, com vistas ao fiel cumprimento dos prazos estabelecidos, orientando-os e capacitando-os para o planejamento, gestão e avaliação desses programas.

→ CNT - propõe trazer o art. 18 e 21 da proposta consolidada e alterar a sua redação da seguinte maneira

Art. 16. Os serviços inerentes à execução do Programa Inspeção Veicular Ambiental poderão ser realizados diretamente pelos respectivos órgãos responsáveis ou indiretamente por meio da contratação para a prestação dos serviços pelo poder público.

Emenda modificativa - Alterou a ordem, obedecendo à lógica de organizar o tema sob um título, portanto se trata do conteúdo do art. 18 da proposta consolidada, com modificação de forma.

§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.

Emenda modificativa - Alterou a ordem apenas

§2º Na hipótese da execução indireta, por delegação ou contratação, não poderá haver subcontratação dos serviços e as pessoas físicas, incluindo os administradores públicos dos órgãos executores dos serviços e seus superiores hierárquicos e as pessoas jurídicas diretamente envolvidas, não poderão ter qualquer vínculo societário com empresas de comércio de veículos, prestadoras de serviços de manutenção ou fornecimento de peças de reposição.

Res. CONAMA 256/99

§3º As restrições dispostas no parágrafo anterior aplicam-se igualmente aos administradores públicos dos órgãos executores dos serviços, inclusive aos seus superiores hierárquicos.

§4º Na hipótese da execução pela administração direta não poderá haver terceirização dos serviços.

Emenda modificativa - Alterou apenas a ordem (§ 3º do art. 18 da proposta consolidada)

§5º 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 das instalações;
- IV. Manutenção corretiva e preventiva dos equipamentos;
- V. Controle de qualidade e auditoria administrativa e financeira;
- VI. Segurança, limpeza e correlatos;
- VII. Serviços de apoio em informática;

→ CETESB: propõe incluir o seguinte artigo:

Art. 17. Os órgãos ambientais responsáveis pela execução da inspeção veicular e seus operadores devem desenvolver e manter atualizados, a cada três anos, mediante publicação, estudos sobre a relação custo/benefício dos programas de I/M em andamento.

Parágrafo único - Os custos e benefícios de que trata o caput deste artigo serão identificados pelos operadores dos Programas de I/M em comum acordo com as autoridades ambientais e de saúde pública locais, e valorados conforme as melhores práticas disponíveis na bibliografia internacional.

CNT: Propõe transferir para este lugar o seguinte dispositivo:

Art. 18. 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 sistemática, conscientização do público e ajustes das exigências do Programa.

Res. CONAMA 007/93, art. 7º

Art. 19a. A periodicidade da inspeção veicular ambiental deveser, no máximo, uma vez a cada ano, podendo, contudo, ser prevista no PCPV uma frequência maior, no caso das frotas urbanas de uso intenso.

Redação alternativa I (CETESB/IPT):

Art. 19b. A frequência da inspeção deverá ser, para veículos comerciais, no máximo semestral e, para os demais veículos, no máximo anual e no mínimo bianual.

Proposta alternativa II (CNT):

Art. 19c A periodicidade da inspeção veicular ambiental deveser, no máximo, uma vez a cada ano podendo, contudo, ser prevista no PCPV uma frequência maior, no caso das frotas urbanas de uso intenso.

Emenda modificativa - Altera a apenas a ordem retirando a questão de frequências menores, pela dificuldade operacional.

"Parágrafo único - No caso das frotas de uso intenso, deverão ser intensificadas as ações para adoção do Programa Interno de Autofiscalização da correta Manutenção da Frota, conforme portaria 85/96 do IBAMA, bem como aquelas voltadas ao incentivo de instituição de programas estaduais para a melhoria da manutenção de veículos diesel e as ações para a integração com os programas empresariais voluntários de inspeção e manutenção".

→ CNT - propõe trazer para este lugar os §§ 5º e 6º do art. 8º da proposta consolidada.

Art. 20. 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.

§1º Os veículos automotores, motocicletas e veículos similares que tenham motor do ciclo Otto de dois tempos ou motocicletas e veículos similares com motor do ciclo Diesel podem ser dispensados da inspeção, a critério do órgão responsável pelo Programa.

§2º Os veículos oficiais estarão igualmente obrigados à inspeção, podendo ser dispensados do pagamento da tarifa de inspeção pelo órgão público responsável.

Emenda modificativa - Apenas alteração na ordem, com a aglutinação dos §§ 5º e 6º do art. 8º da proposta consolidada.

→ Res. CONAMA 007/93, art. 8º:

Art. 21. 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.

Res. CONAMA 256/99, art. 15:

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.

→ Proposta alternativa I (CETESB):

Artigo 21b - Não será admitida a coexistência de programas duplicados de emissões e segurança em uma mesma jurisdição, ressalvadas as situações jurídicas consolidadas.

§1º Em caso de implantação de programas de inspeção de segurança em áreas não prioritárias, não abrangidas pelo PCPV, os órgãos ambientais devem buscar acordos com os órgãos responsáveis pela inspeção de segurança, para que sejam incluídas, mediante delegação, as verificações dos itens ambientais nos programas de inspeção de segurança, segundo os critérios técnicos definidos pelo CONAMA.

§ 2º No caso do parágrafo primeiro, o órgão ambiental estadual será responsável pela orientação e supervisão das atividades de inspeção dos itens ambientais, tendo acesso às informações relativas a essa inspeção.

§ 3º Em caso de implantação de programas de inspeção de segurança em áreas abrangidas pelo PCPV, os órgãos ambientais devem buscar acordos com os órgãos de trânsito responsáveis pela execução da inspeção de segurança, para o estabelecimento de Programas de Inspeção Veicular integrados, mantidas as responsabilidades individuais de cada executor, conforme determinado pelo CONAMA e Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

§ 4º No caso do parágrafo terceiro, somente para programas de inspeção ambiental operados por terceiros que tenham mais de 5 (cinco) anos de operação efetiva e cujas atividades ~~de planejamento~~ tenham iniciado após a data de publicação desta Resolução, o respectivo período de vigência contratual cessará imediatamente antes do início de operação efetiva de programa substituto de inspeção integrada, de emissões e segurança, conforme previsto no PCPV e no contrato de operação do programa.

§5º No caso do parágrafo terceiro, somente para os programas de I/M operados diretamente pelo órgão ambiental, o respectivo período de vigência cessará imediatamente antes do início de operação efetiva de programa substituto de inspeção integrada, de emissões e segurança, conforme previsto no PCPV.

§6º O estabelecido no caput deste artigo não se aplica caso não se realizem acordos com os órgãos de trânsito para a implementação da inspeção integrada de emissões e segurança.

→ Proposta alternativa II - CNT.

Art. 21c. O Poder Público executor do Programa de Inspeção Veicular Ambiental, ou as empresas contratadas, no caso de regime de execução indireta, deverão buscar 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.

****Surgiu a idéia de solicitar, por meio de moção, a elaboração de uma resolução conjunta CONTRAN/CONAMA para solucionar o problema da integração entre os programas**

DA OPERACIONALIZAÇÃO E EXECUÇÃO

Res. CONAMA 007/93, art. 9º:

Art. 22. 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.

→ Proposta da Prefeitura de São Paulo:

§1º. 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.

§2º O veículo reprovado/rejeitado ou que não efetuar a inspeção veicular obrigatória terá seu licenciamento bloqueado e estará sujeito às penalidades cabíveis.

→ **CETESB:** Propõe acrescentar o parágrafo:

§3º - Nenhum veículo da frota alvo sujeita à inspeção periódica poderá ser aprovado e/ou obter o licenciamento anual sem ter sido efetivamente inspecionado e medido quanto aos níveis de emissão, de acordo com os procedimentos estabelecidos por Instrução Normativa do IBAMA e limites definidos no Anexo II da presente resolução.

Res. CONAMA 256/99, art. 6º

Art. 23. 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.

Parágrafo único. Para que os órgãos executivos de trânsito dos Estados possam operacionalizar os procedimentos de sua competência no Programa de Inspeção Veicular Ambiental, os órgãos ambientais executores deverão fornecer as informações necessárias ao licenciamento do veículo.

→ **INEA:** Propõe a inserção do seguinte artigo

Art. 24. Os DETRANs deverão disponibilizar aos órgãos ambientais estaduais e municipais a relação dos veículos licenciados para fins de implantação e operação dos Programas de I/M.

Res. CONAMA 007/93, art. 16

Art. 25. Atendidas as condições estabelecidas nesta Resolução, caberá aos órgãos estaduais e municipais competentes, a elaboração dos critérios para implantação e execução dos Programas de Inspeção e Manutenção Veicular 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.

→ Proposta alternativa I - CNT

Art. 25a. Todo o processo de inspeção ambiental veicular deve ser submetido auditoria periódica por instituições idôneas e tecnicamente capacitadas, cabendo aos órgãos estaduais e municipais responsáveis estabelecer procedimentos de controle de qualidade e normas complementares para o atendimento das peculiaridades locais, bem como critérios para a certificação de operadores dos centros de inspeção.

→ Proposta Alternativa II - CETESB:

Art. 25b. Os órgãos ambientais responsáveis pela implantação dos Programas de Inspeção Veicular Ambiental devem desenvolver sistemas permanentes de auditoria física e estatística de terceira parte, abrangendo a qualidade de equipamentos e procedimentos, bem como o desempenho estatístico dos registros de inspeção, conforme requisitos a serem definidos em Instrução Normativa pelo IBAMA num prazo de 12 meses a partir da publicação desta Resolução.

Parágrafo único. Em caso de programas operados por terceiros, as falhas sistemáticas identificadas pela auditoria devem ser necessariamente vinculadas a um sistema de penalidades contratuais claramente definido.

Art. 26. O IBAMA deve desenvolver, por Instrução Normativa, os critérios de treinamento e certificação de operadores de linha de inspeção num prazo de 12 meses a partir da publicação desta Resolução.

Res. CONAMA 256/99, art. 3º

Art. 27a. Os órgãos integrantes do SISNAMA, executores de Programas de Inspeção Veicular Ambiental, 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.

Res. CONAMA 256/99, art. 3º

Parágrafo único. O percentual de que trata o *caput* 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.

→ IPT – Propõe alterar o art. 30 de forma que a composição do preço da inspeção preveja parcelas para divulgação, supervisão, auditoria, controle, reforço da fiscalização em vias públicas e outros repasses para as instituições governamentais executoras do programa, de forma a habilitá-las para cumprir suas responsabilidades pertinentes à questão. O ideal seria fixar limites superiores de valores, em unidades monetárias corrigíveis (ex. UFIR), para cada uma desses repasses. Mas conforme declarado em nossa última reunião isso não tem amparo legal. Estabelecer um percentual para repasses aos governos de um valor que será licitado pode dar margem ao questionamento da lisura desse processo.

→ Proposta Alternativa I - CETESB:

Art. 27b. Os serviços de Inspeção Veicular Ambiental serão cobrados como preço público, cujo valor máximo será previamente fixado pelo órgão ambiental responsável com base na realização de estudo econômico-financeiro com critérios estabelecidos no PCPV.

Parágrafo único. Os órgãos ambientais responsáveis pela execução dos Programas de Inspeção Veicular Ambiental poderão fixar a cobrança de percentual no valor de até quinze por cento das tarifas cobradas pelos executores indiretos do serviço, a ser destinado à cobertura dos custos efetivamente incorridos por força da presente Resolução, relativos à auditoria, supervisão e estudos para aperfeiçoamento dos Programas.

Proposta alternativa II - INEA: propõe inserir o artigo 3º da Resolução CONAMA 256/99:

Art. 27c - Os órgãos integrantes do SISNAMA, executores de Programas de Inspeção Veicular Ambiental poderão fixar a cobrança 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 "caput" 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.

→ Proposta alternativa III - CNT:

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.

§1º Na composição dos preços deverão ser previstas ações de gestão tais como o monitoramento e avaliação de resultados, divulgação dos mesmos, auditoria e outros repasses necessários ao alcance dos objetivos do Programa de Inspeção Veicular Ambiental no que se refere ao atendimento da estimativa de redução da emissão de poluentes.

Emenda aditiva – Estabelecendo diretrizes gerais para a composição de preços, por ser da maior importância para o fortalecimento do Programa como elemento da gestão da qualidade do ar e desta forma, justificando o papel do órgão ambiental neste processo.

§2º Os órgãos integrantes do SISNAMA, executores dos Programas 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.

§3º O percentual de que trata o parágrafo anterior 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 inspeção e não cobertas pelo contratado, quando for o caso, conforme detalhamento de direitos e obrigações a serem estabelecidos entre as partes".

Res. CONAMA 007/93

Art. 28. Os Programas de Inspeção Veicular Ambiental 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.

Res. CONAMA 007/93

Art. 29. As inspeções obrigatórias deverão ser realizadas em centros de inspeção distribuídos pela área de abrangência do Programa.

Deliberação do GT:

§1º. O Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA deverá regulamentar, no prazo de três meses após a aprovação da presente Resolução, as características mínimas dos centros de inspeção, no que se refere à sua implementação e operacionalização.

Alternativa I – Res. CONAMA 15/94 e 18/95

§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.

→ Proposta Alternativa II - Prefeitura de São Paulo

§2º.b É proibida a prestação de serviços e o comércio relacionados à inspeção e manutenção dos veículos pelos centros ou unidades móveis de inspeção.

Res. CONAMA 007/93, art. 6º, §2º

Art. 30. 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.

Deliberação do GT:

Art. 31. O IBAMA deverá regulamentar, no prazo de três meses após a aprovação da presente Resolução, os procedimentos gerais de inspeção que devem ser respeitados pelos Programas de Inspeção Veicular Ambiental.

DO ACESSO A INFORMACOES E DADOS ORIUNDOS DO PROGRAMA

→Proposta anteriormente encaminhada pelo MMA:

Art. 32. 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 ser realizadas através de sistemas informatizados certificados junto ao órgão responsável.

→Proposta anteriormente encaminhada pelo MMA:

§1º Fica o prestador do serviço obrigado a fornecer todos os dados referentes à inspeção ambiental aos órgãos públicos competentes, em sistema *on line* de transmissão de dados.

→Proposta IEMA:

§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.

Art. 33. 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.

§ 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.

§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.

→Proposta IEMA:

§3º Fica o IBAMA responsável pela elaboração, a partir dos relatórios estaduais e municipais mencionados no caput deste artigo, de um Relatório Nacional de Inspeção Veicular Ambiental, que devera 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;

§ 4º O Relatório Nacional de Inspeção Veicular Ambiental devera ser encaminhado ao CONAMA a cada

ano para discussão e validação.

Proposta anteriormente encaminhada pelo MMA.

§5º Deve-se dar ampla publicidade aos relatórios anuais disciplinados neste artigo.

→ CETESB: propõe incluir o seguinte artigo:

Art. 43. Os fabricante/importador de veículos e/ou motores devem disponibilizar as especificações e parâmetros necessários à inspeção veicular, de todos os modelos produzidos e comercializados no país, inclusive os dispensados do atendimento aos limites do PROCONVE, conforme critérios e formato apresentados no Anexo Y.

→ Proposta Alternativa para os artigos acima - PMSP

~~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 art. 14a: Até 31/12/2009, o IBAMA disponibilizara, sistematicamente, os dados necessários a implementação dos programas de I/M. 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~~

As informações consolidadas em termos de frotas a partir do artigo 43 são públicas, cabendo aos órgãos responsáveis prover relatórios anuais referentes aos resultados globais do programa, em conformidade ao determinado no respectivo PCPV, dando publicidade às informações.

§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

§2º As informações relativas aos incisos I e II devem ser apresentadas conforme a fase do PROCONVE.

DOS LIMITES E PROCEDIMENTOS PARA A AVALIAÇÃO DO ESTADO DE MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS EM USO

Deliberação do GT:

Art. 34. O estado de manutenção dos veículos em uso será avaliado conforme procedimentos a serem definidos por meio de Instrução Normativa do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA e revisados periodicamente.

§1º. A regulamentação de que trata o *caput* deste artigo deverá ser elaborada em até 120 dias após a aprovação da presente Resolução, e deverá definir:

I – Procedimentos de ensaio das emissões dos veículos com motor do ciclo Otto, a gasolina, a gás natural e bicomustível em circulação, inclusive motocicletas;

II – Procedimentos de ensaio das emissões em veículos em uso com motor do ciclo Diesel;

III - Procedimento de avaliação do nível de ruído nos veículos em uso.

§2º As Instruções Normativas do IBAMA de que tratam o *caput* e parágrafos anteriores terão validade até que sejam elaboradas e aprovadas normas técnicas específicas regulamentando novos procedimentos de inspeção ambiental de veículos em uso.

§3 Assim que forem aprovadas as normas técnicas, os órgãos ambientais responsáveis pelos Programas de Inspeção Veicular Ambiental já existentes terão x meses para se adaptar à nova regulamentação.

→ IPT e Deliberação do GT:

Art. 35. O IBAMA deve realizar continuamente estudos visando identificar procedimentos de inspeção mais eficazes e adequados às novas tecnologias veiculares, inclusive a possibilidade de utilização de sistema de diagnose de bordo (OBDBr), e apresentar ao CONAMA para aprovação relatórios técnicos com propostas de novos procedimentos e limites a serem implementados.

→ CETESB:

§1º. Para fins do que trata o *caput* deste artigo, os operadores de terceira parte deverão disponibilizar, se solicitado pelos órgãos responsáveis pelo Programa, linha(s) de inspeção e mão-de-obra operacional para a realização das atividades previstas, conforme o previsto no PCPV.

§2º Uma vez aprovados novos procedimentos e limites, os estados e o Distrito Federal tem um prazo de um ano para reverem seus PCPVs, considerando a incorporação dos novos procedimentos aprovados pelo CONAMA.

§4º Após aprovada a revisão do PCPV, os estados e municípios que já tenham Programas de Inspeção Veicular Ambiental em operação, têm o prazo de um ano para implementar os novos procedimentos e limites em seus programas.

→ CETESB:

Art. 36 – As autoridades competentes poderão desenvolver programas de fiscalização em campo com base nos procedimentos e limites estabelecidos nesta resolução e em seus regulamentos complementares.

DISPOSIÇÕES FINAIS

→ Proposta CNT

Art. 37 Fica concedido o prazo de "x" meses, a partir da data de 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.

Parágrafo único - Em apoio ao cumprimento do prazo estabelecido no *caput*, o Ministério de Meio Ambiente deverá elaborar um Guia para Elaboração do Plano de Controle de Poluição Veicular.

→ Proposta CNT

Art. 38. Nos estados e municípios cujas regiões apresentem comprometimento da qualidade do ar devido às emissões de poluentes pela frota circulante, de acordo com o definido no PCPV e com base no inventário de emissões de fontes móveis, o Programa deveria ser implantado dentro do prazo de X meses, contados da data da publicação do PCPV.

§1º Nos casos em que os órgãos ambientais estaduais e municipais optem pela execução indireta da inspeção, o prazo estipulado no parágrafo terceiro pode ser estendido para X meses.

Art. 39. Os veículos em desconformidade com as exigências desta Resolução estarão sujeitos às sanções previstas

na legislação vigente.

Art. 40. 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.

Art. 41. 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.

Art. 42. Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

ANEXO I

Definições

Centros de Inspeção: locais construídos e equipados com a finalidade exclusiva de inspecionar a frota de veículos em circulação de modo seriado, quanto à emissão de poluentes, ruído e segurança.

CO: monóxido de carbono contido nos gases de escapamento, medido em % em volume.

CO_{corrigido}: é o valor medido de monóxido de carbono e corrigido quanto à diluição dos gases amostrados, conforme a expressão: $CO_{corrigido} = F_{diluição} \times CO_{medido}$

Diagnose de bordo: avaliação realizada permanentemente pelo sistema de gerenciamento do motor, através do monitoramento de sinais emitidos por sensores específicos, tendo capacidade para corrigir desvios de funcionamento, integrar todo o sistema e identificar o mau funcionamento de componentes, bem como protegê-los contra riscos decorrentes dos defeitos encontrados, emitir alarmes preventivos para a manutenção e fixar condições padrão para o funcionamento do motor em situações de emergência.

Estágio Inicial do Programa de Inspeção: período estabelecido para a adequação operacional do Programa I/M e conscientização do público, que deverá ser caracterizado por um prazo não superior a 24 meses, a partir do início efetivo das da inspeção ambiental veicular.

Gás de escapamento: substâncias emitidas para a atmosfera provenientes de qualquer abertura do sistema de escapamento.

Hydrocarbonetos: **total de substâncias orgânicas, incluindo frações de combustível não queimado e subprodutos resultantes da combustão, presentes no gás de escapamento e que são detectados pelo detector de infravermelho para HC, expresso como normal hexano, em partes por milhão em volume - ppm.**

Inspetor de emissões veiculares: é o técnico que realiza o ensaio, faz a entrada de dados no sistema, instala os equipamentos, acelera o veículo, expede o relatório e registra e cola o selo no veículo.

Itens de ação indesejável: são quaisquer peças, componentes, dispositivos, sistemas, *softwares*,

Marcha Lenta: regime de trabalho em que a velocidade angular do motor especificada pelo fabricante deve ser mantida durante a operação do motor sem carga e com os controles do sistema de alimentação de combustível, acelerador e afogador, na posição de repouso.

Motociclo: **qualquer tipo de veículo automotor de duas rodas, incluídos os ciclomotores, motonetas e motocicletas.**

Motor de dois tempos: motor cujo ciclo de funcionamento compreende duas fases (combustão-exaustão e admissão-compressão);

Motor de quatro tempos: motor cujo ciclo de funcionamento compreende quatro fases distintas (admissão, compressão, combustão e exaustão);

Motor do ciclo Diesel: motor que funciona segundo o princípio de ignição por compressão.

Motor do ciclo Otto: motor que possui ignição por centelha.

Opacidade: medida de absorção de luz sofrida por um feixe luminoso ao atravessar uma coluna de gás de escapamento, expressa em m^{-1} , entre os fluxos de luz emergente e incidente.

Órgão gestor: **é o órgão público designado pelo órgão responsável, previsto no PCPV, para implantar, gerir e auditar o Programa I/M.**

Órgão responsável: **é o órgão ambiental estadual, ou municipal, conforme previsto na Lei 10203/2001, responsável pela implantação do Programa I/M, podendo também ser o órgão gestor pela operação e auditoria do Programa I/M.**

Programa de Inspeção e Manutenção Veicular: Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, que tem por objetivo realizar de forma sistemática e padronizada a emissão de poluentes atmosféricos e ruído.

Programa I/M Integrado: Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso que, além de itens relacionados com a emissão de poluentes atmosféricos e ruído, inspeciona também aqueles relacionados com a segurança veicular.

Sistema OBD: é um sistema de diagnose de bordo utilizado no controle das emissões e capaz de identificar a origem provável das falhas verificadas por meio de códigos de falha armazenados na memória do módulo de controle do motor, implantado no Brasil em duas fases, OBDBr-1 e OBDBr-2.

Vazamentos: vazamentos de fluidos do motor, do sistema de alimentação de combustível e de gás de escapamento.

Veículo bi-combustível: Veículo com dois tanques distintos para combustíveis diferentes, excluindo-se o reservatório auxiliar de partida.

Veículo multi-combustível: Veículo que pode funcionar com gasolina ou álcool etílico hidratado combustível ou qualquer mistura desses dois combustíveis num mesmo tanque.

Proposta Ministério das Cidades: alterar o termo “veículo multi-combustível” por “veículo de combustível duplo” ou “veículo flex”.

Veículos de emissão elevada: **veículos que apresentam pelo menos um dos níveis de emissão de poluentes substancialmente superiores aos valores característicos da sua categoria e do seu ano-modelo.**

Veículos de uso intenso: Os veículos que compõem a frota de uso intenso são os ônibus e microônibus de uso iminentemente urbano, táxis e veículos escolares.

Veículos derivados de motocicletas: **veículos com três ou mais rodas que apresentam sistema de propulsão com características semelhantes às dos motocicletas.**

ANEXO II – LIMITES DE EMISSÃO

1. Para os veículos com motor do ciclo Otto, os limites máximos de emissão de escapamento de $CO_{\text{corrigido}}$ e $HC_{\text{corrigido}}$, de diluição e da velocidade angular do motor são os definidos nas tabelas 1 e 2, abaixo:

Tabela 1 – Limites máximos de emissão de $CO_{\text{corrigido}}$, em marcha lenta e a 2500rpm para veículos automotores com motor do ciclo Otto:

Ano de fabricação	Limites de $CO_{\text{corrigido}}$ (%)			
	Gasolina	Álcool	Flex	Gás Natural
Todos até 1979; buggies, réplicas ^(a)	6,0	6,0	-	6,0
1980 - 1988	5,0	5,0	-	5,0
1989	4,0	4,0	-	4,0
1990 e 1991	3,5	3,5	-	3,5
1992 – 1996 ^(b)	3,0	3,0	-	3,0
1997 - 2002	0,6	0,6	---	1,0
2003 a 2005	0,5	0,5	0,5	0,5/1,0(c/GNV)
2006-....	0,3	0,3	0,3	0,3/1,0

(a) Somente os enquadrados na Portaria IBAMA 167/97

(b) Prazo estendido para os veículos comerciais leves não derivados de automóveis ano modelo 1997 e para os modelos dispensados pela Portaria IBAMA 167/97 e que constarem da Tabela de Parâmetros de Referência para Inspeção de Veículos em Uso atualizada pelo IBAMA com esta indicação.

Tabela 2 – Limites máximos de emissão de $HC_{\text{corrigido}}$, em marcha lenta e a 2500rpm para veículos com motor do ciclo Otto:

Ano de fabricação	Limites de $HC_{\text{corrigido}}$ (ppm de hexano)			
	Gasolina	Álcool	Flex	Gás Natural
Até 1979; buggies e réplicas ^(a)	700	1100	-	700
1980 - 1988	700	1100	-	700
1989	700	1100	-	700
1990 e 1991	700	1100	-	700
1992 – 1996 ^(b)	700	700	-	700
1997 - 2002	500	500		500
2003 a 2005	200	250	200	250/500
2006-....	100	250	100	100/500

(a) Somente os enquadrados na Portaria IBAMA 167/97

(b) Prazo estendido para os veículos comerciais leves não derivados de automóveis ano modelo 1997 e para os modelos dispensados pela Portaria IBAMA 167/97 e que constarem da Tabela de Parâmetros de Referência para

Inspeção de Veículos em Uso atualizada pelo IBAMA com esta indicação.

1.1 A velocidade angular em regime de marcha lenta deve ser a especificada pelo fabricante do motor, inclusive a sua tolerância;

1.2 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;

1.3 A velocidade angular em regime acelerado de 2500rpm deve ter tolerância de ± 200 rpm;

1.4 O fator de diluição dos gases de escapamento, como definido nesta Resolução, deve ser igual ou inferior a 2,5.

1.5 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.

2. Para os motocicletos com motor do ciclo Otto, os limites máximos de emissão de escapamento de $CO_{\text{corrigido}}$ e $HC_{\text{corrigido}}$, de diluição e da velocidade angular do motor são os definidos na tabela 3, abaixo:

Tabela 3 – Limites máximos de emissão de $CO_{\text{corrigido}}$ e $HC_{\text{corrigido}}$, em marcha lenta e a 2500rpm para motocicletos e veículos similares com motor do ciclo Otto:

Ano de fabricação	Cilindrada	CO (%)	HC (ppm)
Até 2002	<250 cc	7,0	3.500
	≥ 250 cc	7,0	3.500
2003 a 2009	<250 cc	6,0	2.000
	≥ 250 cc	4,5	2.000
2010 em diante		Limites a serem estabelecidos até 31/12/2010	

§1º A velocidade angular em regime de marcha lenta em motocicletos 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 motocicletos, como definido nesta Resolução, deve ser igual ou inferior a 2,5. Nos casos devidamente justificados de motocicletos 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.

3. 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 **em Instrução Normativa do IBAMA**.

3.1 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 **em Instrução Normativa do IBAMA**.

3.2 Para veículos automotores do ciclo Diesel, nacionais ou importados, que não constarem da Tabela de Parâmetros de Referência para Inspeção de Veículos em Uso, são estabelecidos os limites máximos de opacidade em aceleração livre das tabelas 4 e 5.

3.3 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.

Tabela 4 - Limites de opacidade para motores Diesel pesados,

Ano de fabricação	Turbo	Aspiração Natural
-------------------	-------	-------------------

Altitude (metros)	≤350 m		>350 m	
	≤350 m	>350 m	≤350 m	>350 m
até 1995	2,1	2,8	1,7	2,5
1996 - 1997	1,6	2,1	1,3	2,0
1998 - 2000	1,3	1,8	1,2	1,8
2001 - 2005	1,2	1,6	1,2	1,8
2006...	0,9	1,2	0,9	1,4

Tabela 5 - Limites de opacidade para motores Diesel leves

Ano de fabricação	Turbo		Aspiração Natural	
	≤350	>350 m	≤350 m	>350 m
até 1995	2,1	2,8	1,7	2,5
1996 - 1998	1,7	2,3	1,3	2,0
1999 - 2005	1,7	2,3	1,3	2,0
2006...	1,6	2,1	1,3	2,0

4. 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.

Parágrafo único: Na inexistência desta informação, os veículos devem possuir sistema PCV, obrigatoriamente, nos seguintes casos:

- 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

4.1 Na inexistência da informação do fabricante, todos os veículos leves fabricados a partir de 1/1/1990, a gasolina, álcool, flex e os convertidos para GNV devem possuir sistema de controle de emissão evaporativa, obrigatoriamente.

5. A emissão de ruído de todos os veículos, nacionais ou importados, será aferida pela medição na condição parado, conforme o procedimento estabelecido em Instrução Normativa a ser elaborada pelo IBAMA.

5.1 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 em Instrução Normativa do IBAMA.

5.2 Na inexistência desta informação, são estabelecidos os limites máximos de ruído na condição parado da tabela 6

5.3 Os veículos com características especiais para uso fora de estradas terão os limites da "Tabela 6, acrescidos em:

- 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.

TABELA 6 - Limites máximos de ruído emitidos por veículos automotores na condição parado para veículos em uso.

CATEGORIA	Posição do Motor	NÍVEL DE RUÍDO dB(A)
Veículo de passageiros até nove lugares e veículos de uso misto derivado de automóvel	Dianteiro	95
	Traseiro	103
Veículo de passageiros com mais de nove lugares, veículo de carga ou de tração, veículo de uso misto não derivado de automóvel e PBT até 3.500 kg	Dianteiro	95
	Traseiro	103
Veículo de passageiros ou de uso misto com mais de 9 lugares e PBT acima de 3.500kg	Dianteiro	92
	Traseiro e entre eixos	98
Veículo de carga ou de tração com PBT acima de 3.500 kg	Todos	101
Motocicletas, motonetas, ciclomotores, bicicletas com motor auxiliar e veículos assemelhados	Todas	99

Observações:

- 1) Designações de veículos conforme NBR 6067.
- 2) PBT: Peso Bruto Total.
- 3) Potência: Potência efetiva líquida máxima conforme NBR ISO 1585.

5.4 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.

5.5 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.

5.6 Não estão sujeitas aos requisitos desta Resolução as emissões sonoras de buzinas, sirenes, alarmes e equipamentos similares utilizados por veículos nas vias urbanas.