

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE
RESOLUÇÃO N.º , DE DE DE 2011.

Estabelece novas fases de controle de emissões de gases poluentes por ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos, e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE-CONAMA, no uso das competências que lhe são conferidas pelos arts. 6º, inciso II, e 8º, incisos I e VII da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 e, tendo em vista o disposto no art. 1º, § 2º, inciso V, alínea “c”, da Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965, e no seu Regimento Interno, Anexo à Portaria nº 168, de 13 de junho de 2005, e o que consta do Processo no 02000.000000/2010-00, resolve:

Considerando o disposto na Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de poluentes por veículos automotores e na Resolução nº 297, de 26 de fevereiro de 2002, que cria o Programa de Controle da Poluição do Ar por Ciclomotores, Motociclos e Similares - PROMOT;

Considerando o expressivo crescimento da frota de ciclomotores, motocicletas e similares nas principais regiões metropolitanas do país; e;

Considerando a necessidade de promover a conscientização da população, com relação à questão da poluição do ar por veículos automotores;

Considerando a necessidade do contínuo desenvolvimento e atualização do PROMOT, resolve:

Art. 1º. Estabelecer novas fases de controle de emissões de gases poluentes pelo escapamento para ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos, em observância ao § 1º do art. 8º da Resolução CONAMA no 297, de 26 de fevereiro de 2002, nos seguintes termos:

CAPÍTULO I
DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO E PROCEDIMENTOS DE ENSAIOS

Art. 2º. A partir de 1º de janeiro de 2016 ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de motocicletas, triciclos e quadriciclos, fase PROMOT M4:

a) todos os modelos com velocidade máxima < 130 km/h:

1. monóxido de carbono: 2,0 g/km;
2. hidrocarbonetos: 0,56 g/km;
3. óxidos de nitrogênio: 0,13 g/km;
4. CO em marcha lenta e marcha lenta acelerada: 0,20%
5. HC em marcha lenta e marcha lenta acelerada: 100 ppm
6. CO₂ : informar

b) todos os modelos com velocidade máxima ≥ 130 km/h:

1. monóxido de carbono: 2,0 g/km;
2. hidrocarbonetos: 0,25 g/km;

3. óxidos de nitrogênio: 0,17 g/km.
4. CO em marcha lenta e marcha lenta acelerada: 0,20%
5. HC em marcha lenta e marcha lenta acelerada: 100 ppm
6. CO₂ : informar

§1º. Para efeito do Programa de Inspeção, os limites de CO e HC em marcha lenta serão os valores declarados pelo fabricante com base nos valores comprovados no ensaio de certificação.

§2º. A partir de 1º de janeiro de 2014 os novos lançamentos de motocicletas devem atender antecipadamente ao disposto no caput deste artigo.

§3º. Para efeito da classificação das motocicletas, a velocidade máxima deve ser determinada ao nível do mar, numa via horizontal, plana dentro de 1% de variação, com asfalto comum em bom estado de conservação, com o motociclista em condições normais de operação, pelo menos 50% do volume de combustível nominal e carregado com pelo menos 70 kg, incluindo o piloto.

§4º. A velocidade medida nas condições acima deve ser repetida no dinamômetro para ensaio de emissões, com as suas regulagens adequadas ao ensaio e deve constar como especificação do veículo no manual do proprietário.

Art. 3º. A partir da fase PROMOT M4, a determinação dos gases de escape das motocicletas, triciclos e quadriciclos deve ser efetuada utilizando-se o ciclo de condução transiente WMTC-Worldwide Motorcycle Test Cycle de acordo com os procedimentos de ensaios previstos na regulamentação ECE/TRANS/180/Add.2 - MEASUREMENT PROCEDURE FOR TWO-WHEELED MOTORCYCLES EQUIPPED WITH A POSITIVE OR COMPRESSION IGNITION ENGINE WITH REGARD TO THE EMISSION OF GASEOUS POLLUTANTS, CO₂ EMISSIONS AND FUEL CONSUMPTION, de 30 de Agosto de 2005, da Comunidade Europeia, e seus complementos e correções constantes dos seguintes documentos:

1. ECE/TRANS/180/Add.2/Appendix 1 de 30 de Agosto de 2005
2. ECE/TRANS/180/Add.2/Corr. 1 de 19 de Dezembro de 2006;
3. ECE/TRANS/180/Add.2/Amend.1 de 29 de Janeiro de 2008;
4. ECE/TRANS/180/Add.2/Amend.1/Appendix 1 de 29 de Janeiro de 2008;
5. ECE/TRANS/180/Add.2/Amend.1/Corr.1 de 9 de setembro de 2009;
6. ECE/TRANS/180/Add.2/Corr.2 de 9 de Setembro de 2009;

§1º - O IBAMA deverá elaborar uma Instrução Normativa com a tradução dos procedimentos mencionados no caput deste artigo, devidamente adaptada às condições brasileiras, no prazo de 120 dias, contados a partir da publicação desta Resolução.

§2º - A determinação das emissões de CO e HC em marcha lenta deve seguir as prescrições da Instrução Normativa do IBAMA nº 06/2010.

Art. 4º. A partir de 1º de janeiro de 2014 ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de ciclomotores, fase PROMOT M4:

1. monóxido de carbono: 1,0 g/km;
2. hidrocarbonetos: 0,8 g/km;
3. óxidos de nitrogênio: 0,15 g/km;
4. CO em marcha lenta e marcha lenta acelerada: 0,20%
5. HC em marcha lenta e marcha lenta acelerada: 100 ppm.
6. CO₂ : informar

Art. 5º. Os procedimentos de ensaios para a determinação dos gases de escapamento dos ciclomotores são os previstos na Resolução CONAMA nº 297, de 26 de fevereiro de 2002.

Art. 6º. Para fins de desenvolvimento e homologação, as especificações dos combustíveis de referência para a gasolina, o álcool etílico combustível, o óleo diesel e o gás combustível veicular, serão as estabelecidas nos regulamentos técnicos constantes das Resoluções ANP nº 21, de 2 de julho de 2009, nº 05, de 24 de fevereiro de 2005, nº 40, de 24 de dezembro de 2008, nº 16, de 17 de junho de 2008, e norma ABNT NBR nº 8689, de 2006, respectivamente ou em legislação que venha substituí-las.

Art. 7º A partir de 1º de janeiro de 2016, fica instituído o limite máximo de emissão evaporativa de 1(um) grama/teste para todos os ciclomotores, motocicletas, triciclos e quadriciclos.

§1º. Para a determinação da emissão evaporativa dos veículos constantes do caput deste artigo, será adotado o procedimento da fase quente conforme descrito na norma brasileira NBR 11.481-“Veículos rodoviários automotores leves-medição da emissão evaporativa”, utilizando-se o volume de 0,14m³.

§2º. O IBAMA deverá coordenar estudos que possibilitem realizar o teste completo (frio/quente) para a determinação da emissão evaporativa, simulando também os efeitos da insolação.

CAPÍTULO II DOS FATORES DE DETERIORAÇÃO DAS EMISSÕES

Art. 8º. A partir de 1º de janeiro de 2014, nos processos de homologação, os fabricantes e importadores de ciclomotores, motocicletas, triciclos e quadriciclos devem aplicar os fatores de deterioração (FD) obtidos conforme Norma ABNT NBR 14008, ou norma sucedânea, às emissões dos veículos de mesma configuração de motor e transmissão que tenham previsão de vendas anuais maiores do que 10.000 unidades, conforme se segue:

a) para ciclomotores a distância a ser percorrida para a determinação do FD é de 30.000km e os ensaios de emissão devem ser realizados nos intervalos de manutenção do veículo, conforme o plano de manutenção recomendado pelo seu fabricante;

b) para motocicletas, triciclos e quadriciclos a distância a ser percorrida para a determinação do FD é de 80.000km e os ensaios de emissão devem ser realizados nos intervalos de manutenção do veículo, conforme o plano de manutenção recomendado pelo seu fabricante

§ 1º. Para produções ou importações inferiores a 10.000 unidades ano de veículos de mesma configuração de motor e transmissão será aplicado fator de deterioração pré-determinado de 20% para CO, HC e NO_x, sendo facultado ao fabricante ou importador a determinação de FDs para uma configuração específica.

§ 2º O acúmulo de quilometragem será realizado conforme Norma ABNT NBR 14008, no ciclo AMA, com combustível comercial e os ensaios comprobatórios com combustível padrão.

Art. 9º. Os fabricantes de motocicletas devem apresentar os valores típicos de emissão de aldeídos representativos de todos os modelos atualmente em produção, medidos segundo o ciclo de ensaio estabelecido no art. 3º e o procedimento NBR 11481:2010, até 31/12/2011. O IBAMA deverá coordenar estudos a serem concluídos até 31/12/2013 visando o estabelecimento de limites de emissão de aldeídos para vigorarem a partir de 01/01/2016.

CAPÍTULO III DO CONTROLE DE PRODUÇÃO

Art. 10. Instituir, a partir de 1º de julho de 2011, com periodicidade de um semestre civil, o Relatório de Valores de Emissão da Produção - RVEP, para as configurações de ciclomotores, motocicletas, triciclos e quadriciclos novos, com produção ou importação para comercialização no território nacional superiores a 1.000 unidades/semestre, incluindo-se suas extensões.

§ 1º. A cada início de semestre civil, o fabricante ou importador representante, deverá fornecer ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, num prazo de trinta dias, o RVEP relativo ao semestre imediatamente anterior.

§ 2º. Os relatórios deverão conter a identificação do laboratório e unidade executante e, por configuração de veículo ensaiado, data e número dos respectivos ensaios, com os seus valores de emissão obtidos, assim como a média e desvio padrão, sendo que, para cada configuração de veículo ou motor, deverá ser fornecido o respectivo valor de referência, conforme definido no anexo desta Resolução.

Art. 11. Os ensaios de emissões para o controle de produção feito no Brasil ou no exterior, deverão ser realizados em laboratórios acreditados pelo INMETRO ou reconhecidos pelo IBAMA.

Art. 12º Para cada configuração de ciclomotores, motocicletas, triciclos e quadriciclos sujeita ao RVEP, serão ensaiadas três unidades/semestre, estando os resultados médios abaixo dos respectivos limites de poluentes estabelecidos para a fase em que o veículo foi homologado, a produção será considerada conforme.

§ 1º. Não havendo conformidade segundo a condição definida no caput deste artigo, poderá ser acrescentada até duas unidades à amostra, sempre comparando os resultados médios obtidos com os limites de poluentes.

§ 2º. Não atendido o limite para qualquer dos poluentes, utilizando-se até cinco unidades na amostra, a produção será considerada não conforme.

CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 13. Todas as despesas decorrentes das ações desta Resolução, tais como ensaios, recolhimentos, reparos, despesas administrativas, despesas de transporte do produto ou do pessoal envolvido, serão assumidos exclusivamente pelo fabricante ou seu importador representante ou, na sua inexistência, pelo importador responsável pelo lote de veículos ou motores.

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

Art. 15. O IBAMA deverá atualizar e sempre que necessário regulamentar, através de instrução normativa com fundamentação técnica, os procedimentos de ensaios e emissão e ruído referentes ao PROMOT.

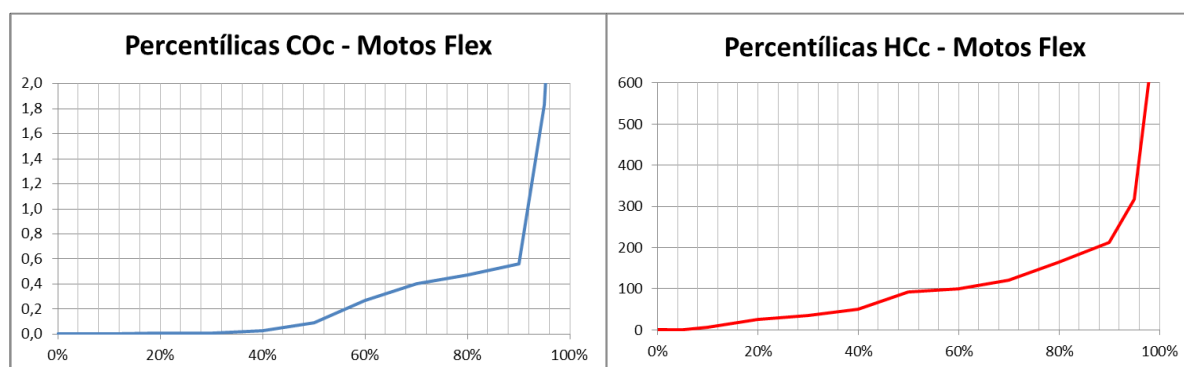
Art. 16. O não cumprimento das disposições desta Resolução sujeitará os infratores às sanções previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e do Decreto n.º 6.514, de 22 de julho de 2008, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação específica.

Art. 17. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

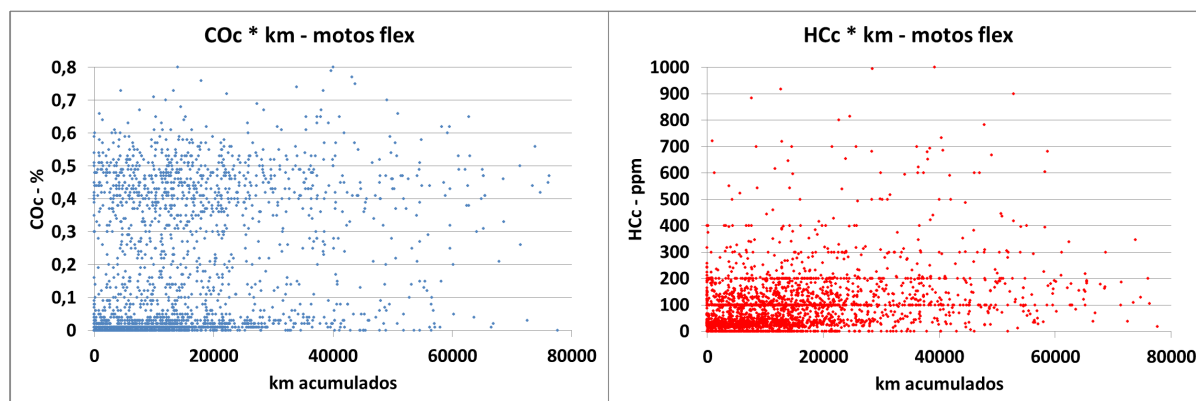
Izabella Mônica Teixeira
Presidente do CONAMA

JUSTIFICATIVA

Dada a proximidade dos limites do Art.2º com os do Art.3º, entende-se ser mais justificável transformar a primeira etapa (prevista para 2014) numa antecipação da segunda (prevista para 2016) para os novos lançamentos, evitando-se o desenvolvimento e a atualização de todos os modelos para um período de apenas dois anos. Para isto, propõe-se eliminar o Art. 2º e a criação do parágrafo segundo do novo Art. 2º (antigo Art.2º). Para o atendimento do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M previsto na Resolução CONAMA 418/2009, é imprescindível o estabelecimento dos limites de HC e CO em marcha lenta e a obrigatoriedade da inclusão na certificação dos veículos. A sua inclusão neste documento se deve a esta necessidade e os limites propostos estão baseados nos resultados estatísticos e na mediana atual, levantados em mais de 2.500 motocicletas flex fabricadas desde 2009, conforme demonstram os gráficos a seguir.



Estas mesmas estatísticas comprovam que as atuais motos flex já estão atingindo a marca dos 100 mil km rodados e mantêm um comportamento estatístico que também justificam que os limites de emissão sejam avaliados e certificados para quilometragem de pelo menos 80 mil km, como proposto no novo Art.8º.



Quanto à nova forma de classificação dos motocicletas, em função da velocidade máxima, a PMSP é frontalmente contra, pois a velocidade máxima do veículo não é uma característica da sua tecnologia de controle de emissões e pode ser ajustada em benefício da escolha do ciclo de ensaio para a certificação. Ao contrário, a classificação atual pela cilindrada reflete o padrão técnico da máquina e pode ser facilmente conferida. Entretanto, caso prevaleça a nova forma de classificação dos motocicletas em função da sua velocidade máxima, é imprescindível estabelecer bases para a sua comprovação, incluí-la no processo de certificação e divulgá-la para efeito do controle do programa I/M, o que enseja as providências sugeridas nos parágrafos 3º e 4º do novo Art. 2º.

A solicitação da informação da emissão de CO₂ se deve à necessidade de criar um banco de dados a ser utilizado nos programas de mitigação de mudanças climáticas.

O procedimento 2006/72/EC originalmente especificado no artigo 4º refere-se à opcionalidade do ciclo WMTC e não ao procedimento de teste regulamentado pelas normas incluídas nesta proposta.

De acordo com o princípio estabelecido pela Resolução CONAMA 18/86, o valor real da emissão em marcha lenta, comprovado no processo de certificação, deve ser a base para a definição dos limites a serem aplicados no Programa I/M e devem ser amplamente divulgados.

Finalmente, considera-se que a emissão de aldeídos deve ser devidamente estudada para o estabelecimento de limites a serem cumpridos futuramente, à semelhança do que já ocorre para os veículos automotores leves e que está definido para os veículos pesados. Da mesma forma, é defensável o aprimoramento da medição de emissão evaporativa a quente, para simular a exposição do tanque de combustível aos efeitos da insolação de um país tropical como o Brasil.