

RESOLUÇÃO CONAMA nº , de de 2010

Altera os limites de emissão do Anexo I da Resolução nº 418, de 25 de novembro de 2010, que dispõe sobre critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular- PCPV e para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso- I/M pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente.

O Conselho Nacional do Meio Ambiente-CONAMA, no uso das competências que lhe são conferidas pelo Art 8º, I da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno;

Considerando que a Portaria Normativa nº 8 do IBAMA de 27 de abril de 2009 autoriza a comercialização do estoque de passagem de, motocicletas e similares de cada empresa solicitante detentora de LCM válidas para as fases PROMOT II para veículos produzidos ou importados até 31 de março de 2009;

Considerando os resultados estatísticos dos Programas I/M já implantados no Brasil;

Resolve:

Art. 1º Adotar para os veículos com motor de ciclo Otto fabricados a partir de 2006 em diante, que comprovadamente foram homologados com valores superiores aos estipulados na Tabela 1 do Anexo I da Resolução nº418/09, após expressa autorização do IBAMA, os seguintes valores:

Limites de CO_{corrigido} (%)			
Gasolina	Álcool	Flex	Gás Natural
0,5	0,5	0,5	1,0

Limites de HC_{corrigido} (ppm de hexano)			
Gasolina	Álcool	Flex	Gás Natural
100	250	100	500

Art.2º Alterar a tabela 3 do Anexo 1 conforme segue:

Tabela 3 – Limites máximos emissão de CO_{corrigido} (%) e de HC_{corrigido} (ppm) em marcha lenta e fator de diluição para motocicletas e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos.

Ano de fabricação	Cilindrada(*)	CO (%)	HC (ppm)
Até 2002	Todas	7,0	3.500
2003 a 2009	<250 cc	6,0	2.000
	≥250 cc	4,5	2.000
2010 em diante	<250cc	2,5	600
	≥250 cc	2,0	400

(1) O Fator de Diluição deve ser no máximo de 2,5.

(2) cc: Capacidade volumétrica do motor em cilindrada ou cm³.

Art. 3º Adotar para motocicletas e veículos similares com motor do ciclo Otto de 4 tempos fabricados a partir de 2009 até 2011, que comprovadamente tenham sido homologados com valores superiores aos estipulados na Tabela 3 do Art.2º do Anexo I da Resolução nº418/09, após expressa autorização do IBAMA, os seguintes valores:

Cilindrada(*)	CO (%)	HC (ppm)
<250 cc	6,0	2.000
≥250 cc	4,5	2.000

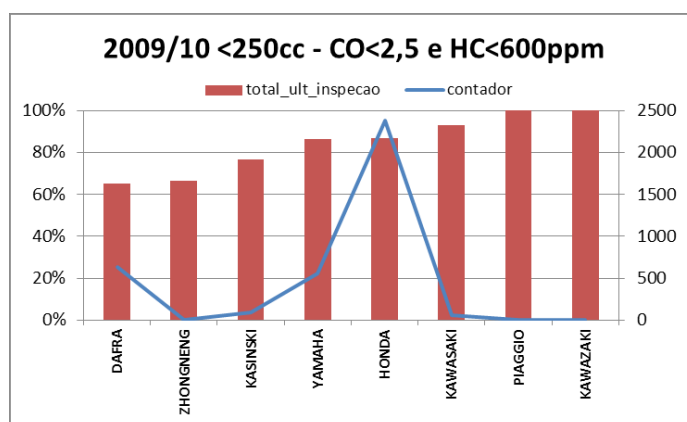
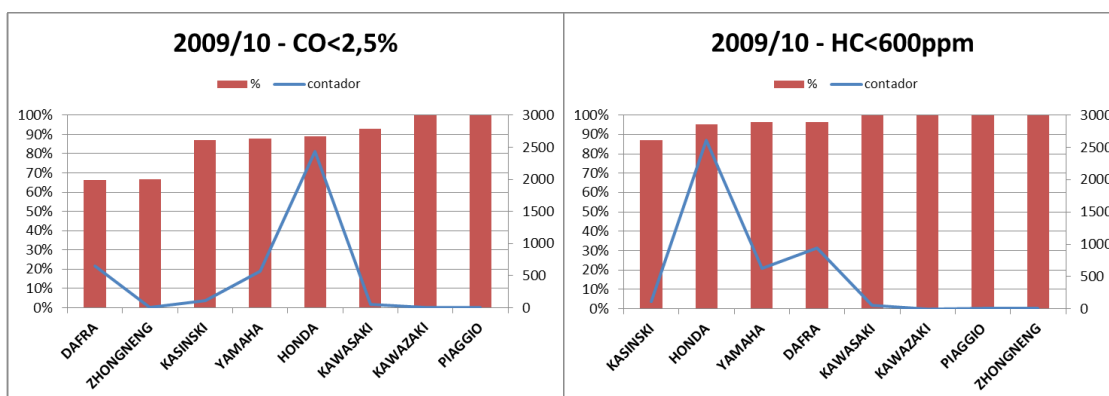
Art. 4º Estabelecer, para os processos de homologação de todos os motocicletas e veículos similares com motor do ciclo Otto solicitados a partir da publicação desta Resolução, os limites máximos emissão em marcha lenta de 2(%) de CO corrigido e 400 (ppm) de HC corrigido

JUSTIFICATIVA

Tendo em vista que a Portaria Normativa IBAMA nº08/2009 permitiu que os modelos 2009 fabricados no início de 2009 pudessem ser conformes a Fase M2, não é possível identifica-los no momento da inspeção, de forma que todos os modelos fabricados em 2009 devem ser inspecionados como de acordo com os limites dos modelos 2008.

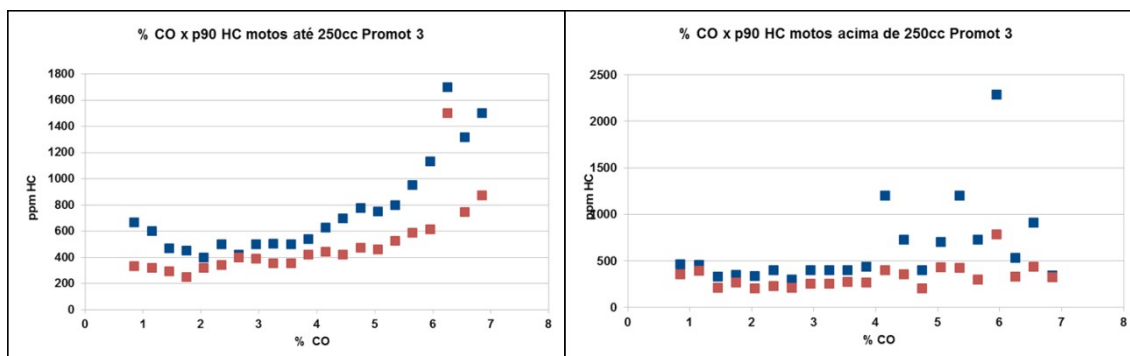
As estatísticas dos modelos 2010 fabricados em 2009, certamente conformes com a fase M3 do PROMOT, apresentaram, no Programa I/M-SP, resultados muito diferenciados dos demais, evidenciando claramente a conformidade com esta fase tecnológica. Por outro lado, o PROMOT não especifica limites diferentes para a emissão de CO em marcha lenta na fase M3, mas as estatísticas comprovam que estas motocicletas não cumprem os limites fixados na Resolução CONAMA 418/2009 mas podem atender os limites de 2,5% de CO e 600 ppm de HC, salvo raríssimas exceções. Para não haver prejuízo ao Programa I/M, estes limites podem ser fixados como padrão e os modelos que eventualmente tenham sido certificados com emissões superiores aos mesmos poderão ser comprovar este fato mediante confirmação pelo IBAMA e serem inspecionados contra os limites da fase M2.

As figuras a seguir comprovam a validade dos limites propostos para cada marca presente nas estatísticas de São Paulo, tanto individualmente como combinados, para as motos de cilindrada até 250cc.

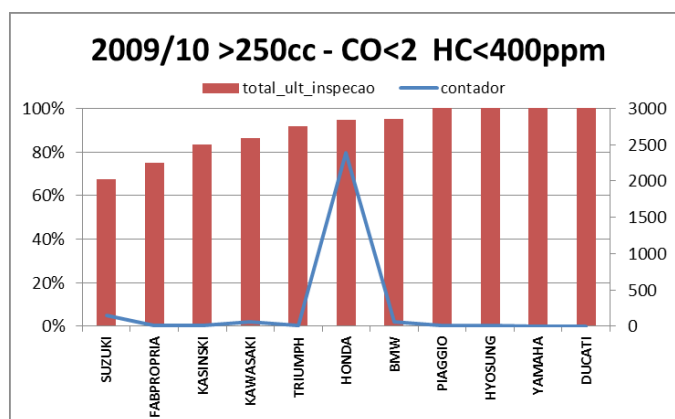


Para todos os modelos fabricados em 2009, inclusive os do início do ano, foi levantada uma curva da dependência entre os respectivos valores de CO e HC

medidos em cada veículo, indicando perfeita compatibilidade entre os limites propostos.



Para as motos acima de 250cc estes limites podem ser ainda mais reduzidos, como confirma o gráfico dos limites combinados apresentado a seguir



Desta forma, a Prefeitura de São Paulo propõe as modificações e atualizações da regulamentação do Programa I/M contidas neste documento, visando o melhor benefício à qualidade do ar, respeitadas as limitações tecnológicas dos veículos em circulação.