



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

DEPARTAMENTO DE APOIO AO CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - DCONAMA



GUIA DE PROVIDÊNCIA DE DOCUMENTOS - GPD

MMA/SAA



Ministério do Meio Ambiente

Processo Nº 02000.003261/2008-72

Unid. Autuadora: SECEX/DCONAMA/ADMINISTRATIVO

Interessado: Ministério do Meio Ambiente - MMA

Resumo: PROCONVE L6 - Proposta de Resolução que dispõe sobre nova fase de exigências do PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário. Volume II.

NÚMERO: 070/2009

DATA:
18/05/09

Registro:
02000.003261/5/2008-72

PROCEDÊNCIA
CONAMA

INTERESSADO

Ministério do Meio Ambiente - MMA

ASSUNTO

PROCONVE L6 - Proposta de Resolução que dispõe sobre nova fase de exigências do PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário. Volume II.

PROVIDENCIAR

☐ AUTUAÇÃO

☐ ANEXAÇÃO AO PROCESSO

Nº _____

☐ APENSAÇÃO AO PROCESSO

☐ DESAPENSAÇÃO DO PROCESSO

Nº _____

Nº _____

☐ ALTERAÇÃO DE NUMERAÇÃO

☐ DESENTRANHAMENTO

☐ ENCERRAMENTO

☐ DESMEMBRAMENTO

☒ ABERTURA DE VOLUME - II

☐ RECONSTITUIÇÃO

☐ A PARTIR DA PÁGINA: _____

☐ REGISTRO E CADASTRAMENTO

Nº _____

☐ ARQUIVAMENTO

☐ DESARQUIVAMENTO

☐ OUTROS: _____

Assinatura

Carimbo/Assinatura
Solicitante

RECEBI EM 18 / 05 / 09 HORA _____ RUBRICA _____

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 pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno; e

Considerando a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, como parte integrante da Política Nacional de Meio Ambiente;

Considerando as prescrições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, instituído pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente através da Resolução CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986, e demais resoluções complementares;

Considerando que as tendências das projeções do inventário de fontes móveis até o ano de 2030 indicam a necessidade de maior severidade na redução das emissões dos óxidos de nitrogênio [NOx] e dos hidrocarbonetos [HC] pelos veículos automotores, poluentes esses formadores do ozônio troposférico;

Considerando que levantamentos preliminares da emissão de aldeídos por motores do ciclo Diesel indicam que estes motores possuem alto potencial de emissão deste poluente, com destaque para o formaldeído;

Considerando as necessidades de disponibilização comercial de combustíveis automotivos adequados ao atendimento desta nova fase de controle de emissões,

Considerando a necessidade do contínuo desenvolvimento do PROCONVE,

Considerando os princípios da educação e informação ambiental, expressos no art. 225, §1º, VI da Constituição Federal; art. 9º, XI, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 e no Princípio 10 da Declaração do Rio de Janeiro de 1982,

(Justificativa: base legislativa para o artigo 31 proposto)

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

(Justificativa: transcrição de considerando já constante da Resolução CONAMA nº 251/1999, a qual exige publicidade limitada sobre a emissão de poluentes)

CAPÍTULO I DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS

Art. 1º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves de passageiros, de uso rodoviário [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
Proposta de Resolução Revisada – IBAMA- Fevereiro 2009.
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,25 0,08 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,25 0,08 g/km;
- f) Aldeídos (CHO) p/ ciclo Otto, exceto gás natural: 0,03 0,02 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;
- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,50 0,30% em volume.

Art. 2º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural ciclo Otto a gás natural e

ciclo Diesel: 0,30 g/km;

c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;

d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,25 0,08 g/km;

e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,25 0,08 g/km;

f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto, exceto gás natural: 0,03 0,02 g/km;

g) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Diesel: 0,05 g/km;

h) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;

i) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,50 0,30% em volume.

Art. 3º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

a) Monóxido de carbono (CO): 2,00 g/km;

b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural/ciclo Otto a gás natural e ciclo Diesel: 0,50 g/km;

c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,06 g/km;

d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,25 g/km;

e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,25 g/km;

f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto, exceto gás natural: 0,03 g/km;

g) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Diesel: 0,08 g/km;

h) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,030 g/km;

i) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,50 0,30% em volume.

Art. 4º A partir de cento e oitenta dias da data de publicação desta Resolução, fica estabelecido para as novas homologações, o limite de 1,0 (um) 1,5 (um e meio) grama de combustível não queimado/hidrocarbonetos totais por ensaio para a emissão evaporativa, (conforme NBR 11.481) de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.

Art. 5º Os fabricantes/importadores deverão fornecer ao IBAMA, até 31/12/2012, valores típicos de emissão de dióxido de carbono e de aldeídos totais oriundos de gases de escapamento de motores do ciclo Diesel.

Art. 6º Os fabricantes / importadores deverão incluir em todos os relatórios de ensaios de emissão, a partir de 30 (trinta) dias após a publicação desta, os valores da emissão de dióxido de carbono oriundo de gases de escapamento de veículos leves.

Art. 7º Os fabricantes / importadores deverão fornecer ao IBAMA, a partir de 1º de janeiro de 2012, relatórios trimestrais de valores típicos da emissão de aldeídos totais oriundos do gás de escapamento de motores do ciclo Diesel.

Art. 8º Para as novas homologações estabelecidas a partir de 01/01/2012 fica estabelecido que a emissão de óxidos de nitrogênio no ciclo estrada da NBR 6601 não poderá ultrapassar 1,33 vezes a emissão no ciclo urbano da referida Norma.

Art. 9º Fica estabelecido a partir de 1º de janeiro de 2012, que a emissão de óxidos de nitrogênio obtida com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da NBR 6601 não poderá ultrapassar 1,33 vezes a emissão obtida no ciclo urbano da referida Norma.

CAPÍTULO II DOS COMBUSTÍVEIS DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES

Art. 10º As características da gasolina, do álcool, e do GNV padrão de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, em prazo compatível com o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993

§1º A mistura gasolina/etanol deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis padrão de ensaio, contendo 22% +/- 1,0 % em volume de álcool etílico anidro carburante.



§2º Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e GNV padrões de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação.

§3º Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações constantes no Anexo II.

CAPÍTULO IV DOS COMBUSTÍVEIS COMERCIAIS E SUAS ESPECIFICAÇÕES

Art. 11º As características da gasolina, do álcool e do GNV comerciais, para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela ANP, em prazo compatível ~~para com~~ o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 1993.

§1º Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e do GNV comercial, para fins de distribuição e consumo.

§2º O óleo diesel para atendimento dos limites da fase L6 do PROCONVE será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 01/01/2012, e posteriormente, aos demais veículos dos municípios e micro regiões definidos na Resolução CONAMA n.º 373/2006.

§3º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo II, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do GNV padrão de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio.

Art. 12º Competirá à ANP a apresentação do plano de abastecimento de combustíveis necessários ao cumprimento desta Resolução, dando ampla publicidade ao seu conteúdo, especialmente aos Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia.

§1º Produtores, importadores, distribuidores e revendedores de combustíveis deverão apresentar à ANP, nos prazos por ela determinados, as informações necessárias para a elaboração desse plano.

§2º O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilidade do combustível no volume e antecedência necessários, que permitam a um veículo da fase L-6 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o combustível especificado pela ANP.

CAPÍTULO V DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO

Art. 11 Para a medição da emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais, os quais são ensaiados segundo o procedimento da Norma Brasileira NBR 6601 (versão 2005), permanecem os critérios estabelecidos na Resolução CONAMA nº 18, de 06 de maio de 1986.

§1º Os veículos automotores leves do ciclo Diesel deverão ser ensaiados conforme a metodologia citada no Código de Regulações Federal [Code of Federal Regulations] dos Estados Unidos da América, volume 40, parte 86, até publicação de Norma Brasileira equivalente.

§2º A medição de metano [CH₄], no gás de escapamento de veículos automotores leves deverá ser realizada conforme a metodologia citada no Código de Regulações Federal [Code of Federal Regulations] dos Estados Unidos da América, volume 40, parte 86, até publicação de Norma Brasileira equivalente.

Art. 12 Todos os veículos que forem produzidos equipados com sistemas de condicionamento de ar do habitáculo de passageiros deverão ser ensaiados, para fins de homologação, nos

ciclos urbano e estrada, conforme a NBR 6601, com os sistemas operando na capacidade máxima de refrigeração,

Art. 13 Todos os modelos de veículos que apresentarem produção anual acima de 33% equipados com sistemas de condicionamento de ar no habitáculo de motorista / passageiros deverão ser ensaiados observando-se a prescrição n.º A4 do Anexo A da Norma Brasileira ABNT NBR 6601 (versão 2005).

Parágrafo Único Os veículos enquadrados no caput deste artigo ficam obrigados a atender, inclusive, a exigência do artigo 67º desta Resolução quanto ao limite de NOx no ciclo estrada, em relação ao ciclo urbano.

Art. 14 O ensaio e a medição de aldeídos [HCO] no gás de escapamento de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto deverão ser efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 12026.

Parágrafo único O procedimento para medição de aldeídos no gás de escapamento de veículos leves do ciclo Diesel deverá ser estabelecido pelo IBAMA até 31/12/2010

Art. 15 O ensaio e a medição da emissão evaporativa dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto deverão ser efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 11481.

Art. 16 Os ensaios de medição de monóxido de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio e material particulado no gás de escapamento de motores destinados a veículos do ciclo Diesel deverão ser realizados conforme prescrição da Norma Brasileira 15634 – Veículos rodoviários automotores – Análise e determinação do gás de escapamento segundo os ciclos ETC, ESC e ELR, válida a partir de 27/11/2008

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 17 No período de 01/01/2012 a 31/12/2012 será admitido o fornecimento do óleo diesel comercial que atenda a especificação de que trata a Resolução ANP n.º 32/2007, para utilização em veículos do ciclo Diesel que atendam a Fase L6, no lugar do óleo diesel S10 comercial.

Art. 18 Os veículos cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapamento [EGR], estes deverão operar até a pressão de 90 Kpa.

Art. 19 A partir de 01/01/2012, as novas homologações deverão comprovar uma durabilidade de 80.000 (oitenta mil quilômetros) ou cinco anos de uso quanto a peças, componentes e sistemas diretamente relacionados com sistemas de controle de emissões.

Art. 20 A partir de 01/01/2012, as novas homologações de veículos leves de passageiros ou leves comerciais do ciclo Diesel deverão comprovar uma durabilidade de 160.000 (cento e sessenta mil quilômetros) ou dez anos de uso quanto a peças, componentes e sistemas diretamente relacionados com sistemas de controle de emissões.

Art. 21 Os veículos leves comerciais do ciclo Diesel com massa total máxima autorizada maior que dois mil quilos, podem atender, opcionalmente, às exigências para veículos pesados, desde que as características do motor permitam o ensaio, devendo ser atendidos requisitos complementares a serem estabelecidos por Instrução Normativa do IBAMA.

Art. 22 A partir 01/01/2012 ficam revogados o § 2º do art. 15 da Resolução CONAMA n.º 8/93 e o art. 23 da Resolução CONAMA n.º 315/2002.

Art. 23 Os veículos automotores pesados, com motor do ciclo Otto, com massa total máxima autorizada entre 3.856 kg e 4.536 kg, poderão ser ensaiados, alternativamente, como veículo leve comercial com massa para ensaio maior que 1.700 quilos, aplicando-se o disposto no artigo 3º.

Art. 24 A partir de 01/01/2012, para os veículos automotores leves comerciais, será exigido o porte de dispositivos/sistemas para autodiagnose [OBD], das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre a emissão de poluentes do ar.

Art. 25 O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado de sistemas de catálise seletiva que visem introduzir sensores de óxidos de nitrogênio, 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 agente redutor líquido e a emissão de novos poluentes;

Parágrafo único O sistema de autodiagnose [OBD] deverá ser definido com funções de gerenciamento do motor que detectem ausência do agente redutor e outras falhas que potencializem aumento da emissão 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 das emissões.

Art. 26 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. 27 Os veículos para uso específico, uso agrícola, militar, competição e lançamentos especiais, assim considerados mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, podem ser dispensados das exigências desta Resolução.

Art. 28 Os veículos dotados de sistemas de propulsão alternativos ou que utilizem combustíveis não previstos nesta Resolução poderão ser dispensados parcialmente das exigências determinadas neste regulamento, mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, por um período máximo de 24 (vinte e quatro) meses.

Art. 29 O Ministério do Meio Ambiente deverá apresentar ao CONAMA estudos e propostas para se instituir incentivos aos fabricantes e importadores de veículos automotores e de combustíveis automotivos, por meio da redução de tributos incidentes, para que antecipem voluntariamente as datas estabelecidas de comercialização no mercado nacional de produtos que atendam aos limites prescritos por esta Resolução.

Art. 30 Cento e oitenta dias após a publicação desta resolução, a CAP deverá convocar os representantes dos segmentos das montadoras, órgãos de meio ambiente, agências reguladoras e refinadores de petróleo para iniciar tratativas visando o estabelecimento da fase L7, visando as necessidades tecnológicas e de procedimentos que esta nova fase obrigará.

Art. 31 Os fabricantes /importadores de veículos, inseridos nas exigências do PROCONVE e do PROMOT, devem disponibilizar, no prazo de 90 dias, contados da publicação desta Resolução, em suas páginas oficiais na Rede Mundial de Computadores, os Relatórios de Valores de Emissão da Produção

valores declarados de ruído na condição parado e do índice de fumaça em aceleração livre, no que couber.

§ 1º Os valores a serem publicados referem-se às configurações de cada MARCA/MODELO, produzidas ou importadas, desde que foi instituída a sua exigência, de acordo com a Resolução CONAMA nº 299/2001.

(Justificativa: efetivar o direito à informação ambiental dos consumidores e da população em geral sobre a emissão de poluentes por veículos automotores. Tal divulgação poderá contribuir, ademais, para orientar o consumo consciente do produto, promovendo a melhoria da qualidade ambiental)

Art. 32 (renumerado) O não cumprimento das disposições desta Resolução sujeitará os infratores às sanções previstas na Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e no Decreto n.º 3.179, de 21 de setembro de 1999, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação específica.



Art. 33 (renumerado) Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

CARLOS MINC
Presidente do Conselho

ANEXO B

Processo nº 0 2000.003261/2008-72

Assunto: Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.

Proposta de Resolução
Versão 0

Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.

PROPOSTA:

Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves novos a diesel de uso rodoviário e dá outras providências

JUSTIFICATIVA: Esta resolução deveria ser apenas para o diesel

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 pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno; e

Considerando a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, como parte integrante da Política Nacional de Meio Ambiente;

Considerando as prescrições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, instituído pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente através da Resolução CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986, e demais resoluções complementares;

Considerando que as tendências das projeções do inventário de fontes móveis até o ano de 2030 indicam a necessidade de maior severidade na redução das emissões dos óxidos de nitrogênio [NOx] e dos hidrocarbonetos [HC] pelos veículos automotores, poluentes esses formadores do ozônio troposférico;

Considerando que levantamentos preliminares da emissão de aldeídos por motores do ciclo Diesel indicam que estes motores possuem alto potencial de emissão deste poluente, com destaque para o formaldeído;

Considerando a necessidade do contínuo desenvolvimento do PROCONVE,
resolve:

PROPOSTA-INCLUIR:

Considerando o artigo 10 da Resolução CONAMA n° 403, de 11 de novembro de 2008;

JUSTIFICATIVA: Esta resolução deveria ser apenas para o diesel

PROPOSTA-INCLUIR:

Considerando 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 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;

JUSTIFICATIVA: Sugerimos os parágrafos acima, constantes também da Resolução Conama N° 403 de 11 de novembro de 2008, por entendermos que, em similaridade à esta resolução, tais premissas sejam essenciais ao estabelecimento de limites de emissões veiculares por veículos automotores leves.

**CAPÍTULO I
DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS**

PROPOSTA: DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS A DIESEL

JUSTIFICATIVA: Sugerimos que se separem as discussões sobre os limites de emissões para os veículos do ciclo Otto das discussões por veículos a diesel. A fase do Proconve L5, que se refere a veículos leves a Diesel, está sendo plenamente cumprida. Se descumpriu apenas a fase P6, referente a veículos pesados novos. Como medida compensatória, o Acordo, assinado inclusive pelo IBAMA, atribuiu-se regime de urgência à deliberação de proposta de resolução que estabelecerá novos limites de emissões para veículos leves a ciclo Diesel, e apenas para estes. Não há que se falar, portanto, em regime de urgência de deliberação de limites de emissões para veículos ciclo Otto. Ademais, Segundo o item 63 do Acordo, a data para apresentação de tal proposta seria 1° de julho de 2009. Note-se que o estágio de discussão já se encontra bastante adiantado. O Art. 10 da Resolução Conama N° 403 de 11 de novembro de 2008 antecipou o prazo para apresentação da proposta de Resolução para limites de emissões de veículos leves ciclo Diesel, e apenas destes. Não há, portanto, razões bastantes para se submeter à deliberação sobre limites de emissões de veículos leves do ciclo Otto ao regime de urgência. Não foram apresentados estudos para embasamento dos limites propostos. Há que se considerar também que, como os limites de emissões desta proposta são inéditos, sem similaridade com quaisquer limites já estabelecidos no mundo, não há como se basear em tecnologias já desenvolvidas para a produção de combustíveis e de motores diferentes dos produzidos no Brasil, o que ocorre de forma mais importante para os motores a álcool e os Flex.

Art. 1° Ficam estabelecidos, a partir de 1° de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves de passageiros, de uso rodoviário [PROCONVE L6]:



PROPOSTA: Sugerimos alterar-se a data de 1º de janeiro de 2012.

JUSTIFICATIVA: Esta data não poderá ser cumprida.

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,08 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,08 g/km;
- f) Aldeídos (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;
- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,3 em volume.

PROPOSTA: Retirar os itens b, d, f e h

JUSTIFICATIVA: Esta resolução trata apenas de veículos leves a diesel.

Art. 2º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

PROPOSTA: Sugerimos alterar-se a data de 1º de janeiro de 2012.

JUSTIFICATIVA: Esta data não poderá ser cumprida.

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,08 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,08 g/km;
- f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;
- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume.

PROPOSTA: Retirar os itens b, d, f e h

JUSTIFICATIVA: Esta resolução trata apenas de veículos leves a diesel.

Art. 3º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

PROPOSTA: Sugerimos alterar-se a data de 1º de janeiro de 2012.

JUSTIFICATIVA: Esta data não poderá ser cumprida.

- a) Monóxido de carbono (CO): 2,00 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,50 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,06 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,25 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,25 g/km;
- f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,03 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,030 g/km;
- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume.

PROPOSTA: Retirar os itens b, d, f e h



JUSTIFICATIVA: Esta resolução trata apenas de veículos leves a diesel.

Art. 4º A partir de cento e oitenta dias da data de publicação desta Resolução, fica estabelecido para as novas homologações, o limite de 1,5 (um e meio) grama de combustível não queimado por ensaio para a emissão evaporativa, (conforme NBR 11.481) de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.

Art. 5º Os fabricantes / importadores deverão incluir em todos os relatórios de ensaios de emissão, a partir de 30 (trinta) dias após a publicação desta, os valores da emissão de dióxido de carbono oriundo de gases de escapamento de veículos leves.

Art. 6º Os fabricantes / importadores deverão fornecer ao IBAMA, a partir de 1º de janeiro de 2012, relatórios trimestrais de valores típicos da emissão de aldeídos totais oriundos do gás de escapamento de motores do ciclo Diesel.

PROPOSTA: Sugerimos alterar-se a data de 1º de janeiro de 2012.

JUSTIFICATIVA: Esta data não poderá ser cumprida.

Art. 7º Fica estabelecido a partir de 1º de janeiro de 2012, que a emissão de óxidos de nitrogênio obtida com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da NBR 6601 não poderá ultrapassar 1,33 vezes a emissão obtida no ciclo urbano da referida Norma.

PROPOSTA: Sugerimos alterar-se a data de 1º de janeiro de 2012.

JUSTIFICATIVA: Esta data não poderá ser cumprida.

CAPÍTULO II DOS COMBUSTÍVEIS DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES

PROPOSTA: DO DIESEL DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES

JUSTIFICATIVA: Sugerimos que se separem as discussões sobre os limites de emissões para os veículos do ciclo Otto das discussões par veículos a diesel.

Art. 8º As características da gasolina, do álcool, e do GNV padrão de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993

PROPOSTA: As características do diesel padrão de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993

JUSTIFICATIVA: Sugerimos que se separem as discussões sobre os limites de emissões para os veículos do ciclo Otto das discussões par veículos a diesel.

§1º A mistura gasolina/etanol deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis padrão de ensaio, contendo 22% +/- 1,0 % em volume de álcool etílico anidro carburante.

§2º Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e GNV padrões de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação.

§3º Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações constantes no Anexo II.

PROPOSTA: Que se eliminem os §§ 1º, 2º e 3º do Art. 8º;

JUSTIFICATIVA: A especificação de combustíveis é de competência legal da ANP, competência esta atribuída pela Lei 9.478/97. Ao se especificar combustíveis nessa Resolução, comete-se usurpação de competência da ANP. Segundo doutrina consolidada, nem mesmo a ausência por parte da Agência legitima quem quer que seja a normatizar matéria afeta a si. Portanto, mesmo que a ANP não especifique no prazo estabelecido, não poder-se-á adotar a especificação proposta por esta resolução. Ademais, ao se manter o §1º, estar-se-á ou cerceando a liberdade e a necessidade de revisão da mistura ou submetendo esta norma à obsolescência. Cabe à ANP, única e exclusivamente, a elaboração de especificações técnicas de combustíveis de referência e comercial. Ao Conama cabe apenas o estabelecimento de limites de emissões veiculares.

CAPÍTULO IV DOS COMBUSTÍVEIS COMERCIAIS E SUAS ESPECIFICAÇÕES

PROPOSTA: DO DIESEL COMERCIAL E SUAS ESPECIFICAÇÕES

JUSTIFICATIVA: Sugerimos que se separem as discussões sobre os limites de emissões para os veículos do ciclo Otto das discussões par veículos a diesel.

Art. 9º As características da gasolina, do álcool e do GNV comerciais, para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 1993.

PROPOSTA: As características do diesel comercial, para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 1993.

JUSTIFICATIVA: Sugerimos que se separem as discussões sobre os limites de emissões para os veículos do ciclo Otto das discussões par veículos a diesel.

§1º Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e do GNV comercial, para fins de distribuição e consumo.

PROPOSTA: Que se elimine o §1º do Art. 9º ;

JUSTIFICATIVA: A especificação de combustíveis é de competência legal da ANP, competência esta atribuída pela Lei 9.478/97. Ao se especificar combustíveis nessa Resolução, comete-se usurpação de competência da ANP. Segundo doutrina consolidada, nem mesmo a ausência por parte da Agência legitima quem quer que seja a normatizar matéria afeta a si. Portanto, mesmo que a ANP não especifique no prazo estabelecido, não poder-se-á adotar a especificação proposta por esta resolução. Ademais, ao se manter o §1º, estar-se-á ou cerceando a liberdade e a necessidade de revisão da mistura ou submetendo esta norma à obsolescência. Cabe à ANP, única e exclusivamente, a elaboração de especificações técnicas de combustíveis de referência e comercial. Ao Conama cabe apenas o estabelecimento de limites de emissões veiculares.

§2º O óleo diesel para atendimento dos limites da fase L6 do PROCONVE será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 01/01/2012, e posteriormente, aos demais veículos dos municípios e micro regiões definidos na Resolução CONAMA n.º 373/2006.

PROPOSTA: Sugerimos alterar-se a data de 1º de janeiro de 2012.

JUSTIFICATIVA: Esta data não poderá ser cumprida.



§3º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo II, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do GNV padrão de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio.

PROPOSTA: Que se elimine o §3º do Art. 9º ;

JUSTIFICATIVA: A especificação de combustíveis é de competência legal da ANP, competência esta atribuída pela Lei 9.478/97. Não cabe ao Conama autorizar especificações diferentes das que almeja. Quanto ao Anexo II, ao especificar combustíveis nessa Resolução comete-se usurpação de competência da ANP. Segundo doutrina consolidada, nem mesmo a ausência por parte da Agência legítima quem quer que seja a normatizar matéria afeta a si. Portanto, mesmo que a ANP não especifique no prazo estabelecido, não poder-se-á adotar a especificação proposta por esta resolução. Ademais, ao se manter o §1º, estar-se-á ou cerceando a liberdade e a necessidade de revisão da mistura ou submetendo esta norma à obsolescência. Cabe à ANP, única e exclusivamente, a elaboração de especificações técnicas de combustíveis de referência e comercial. Ao Conama cabe apenas o estabelecimento de limites de emissões veiculares.

Art. 10º Competirá à ANP a apresentação do plano de abastecimento de combustíveis necessários ao cumprimento desta Resolução, dando ampla publicidade ao seu conteúdo, especialmente aos Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia.

§1º Produtores, importadores, distribuidores e revendedores de combustíveis deverão apresentar à ANP, nos prazos por ela determinados, as informações necessárias para a elaboração desse plano.

§2º O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilidade do combustível no volume e antecedência necessários, que permitam a um veículo da fase L-6 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o combustível especificado pela ANP.

CAPÍTULO V DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO

Art. 11 Para a medição da emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais, os quais são ensaiados segundo o procedimento da Norma Brasileira NBR 6601 (versão 2005), permanecem os critérios estabelecidos na Resolução CONAMA nº 18, de 06 de maio de 1986.

Art. 12 Todos os modelos de veículos que apresentarem produção anual acima de 33% equipados com sistemas de condicionamento de ar no habitáculo de motorista / passageiros deverão ser ensaiados observando-se a prescrição n.º A4 do Anexo A da Norma Brasileira ABNT NBR 6601 (versão 2005).

Parágrafo Único Os veículos enquadrados no caput deste artigo ficam obrigados a atender, inclusive, a exigência do artigo 7º desta Resolução quanto ao limite de NOx no ciclo estrada, em relação ao ciclo urbano.

Art. 13 O ensaio e a medição de aldeídos [HCO] no gás de escapamento de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto deverão ser efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 12026.

PROPOSTA: Que se elimine o Art. 13º ;

JUSTIFICATIVA: Sugerimos que se separem as discussões sobre os limites de emissões para os veículos do ciclo Otto das discussões par veículos a diesel.

Parágrafo único O procedimento para medição de aldeídos no gás de escapamento de veículos leves do ciclo Diesel deverá ser estabelecido pelo IBAMA até 31/12/2010



PROPOSTA: Que se transforme o parágrafo único do Art. 13º no caput deste mesmo Art.:

JUSTIFICATIVA: Sugerimos que se separem as discussões sobre os limites de emissões para os veículos do ciclo Otto das discussões par veículos a diesel.

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 14 No período de 01/01/2012 a 31/12/2012 será admitido o fornecimento do óleo diesel comercial que atenda a especificação de que trata a Resolução ANP nº 32/2007, para utilização em veículos do ciclo Diesel que atendam a Fase L6, no lugar do óleo diesel S10 comercial.

PROPOSTA: Sugerimos alterar-se o prazo de 01/01/2012 a 31/12/2012.

JUSTIFICATIVA: Este prazo deverá ser modificado.

Art. 15 Os veículos cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapeamento [EGR], estes deverão operar até a pressão de 90 Kpa.

Art. 16 A partir de 01/01/2012, as novas homologações de veículos leves de passageiros ou leves comerciais do ciclo Diesel deverão comprovar uma durabilidade de 160.000 (cento e sessenta mil quilômetros) ou dez anos de uso quanto a peças, componentes e sistemas diretamente relacionados com sistemas de controle de emissões.

PROPOSTA: Sugerimos alterar-se a data de 01/01/2012.

JUSTIFICATIVA: Esta data não poderá ser cumprida.

Art. 17 A partir 01/01/2012 ficam revogados o § 2º do art. 15 da Resolução CONAMA n.º 8/93 e o art. 23 da Resolução CONAMA n.º 315/2002.

Art. 18 Os veículos automotores pesados, com motor do ciclo Otto, com massa total máxima autorizada entre 3.856 kg e 4.536 kg, poderão ser ensaiados, alternativamente, como veículo leve comercial com massa para ensaio maior que 1.700 quilos, aplicando-se o disposto no artigo 3º;

PROPOSTA: Que se elimine o Art. 18º ;

JUSTIFICATIVA: Sugerimos que se separem as discussões sobre os limites de emissões para os veículos do ciclo Otto das discussões par veículos a diesel.

Art. 19 A partir de 01/01/2012, para os veículos automotores leves comerciais, será exigido o porte de dispositivos/sistemas para autodiagnose [OBD], das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre a emissão de poluentes do ar.

PROPOSTA: Sugerimos alterar-se a data de 01/01/2012.

JUSTIFICATIVA: Esta data não poderá ser cumprida.

Art. 20 O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado de sistemas de catálise seletiva que visem introduzir sensores de óxidos de nitrogênio, 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 agente redutor líquido e a emissão de novos poluentes;

Parágrafo único O sistema de autodiagnose [OBD] deverá ser definido com funções de gerenciamento do motor que detectem ausência do agente redutor e outras falhas que potencializem aumento da emissão 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



PROPOSTA: Que se transforme o parágrafo único do Art. 13º no caput deste mesmo Art.;

JUSTIFICATIVA: Sugerimos que se separem as discussões sobre os limites de emissões para os veículos do ciclo Otto das discussões par veículos a diesel.

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 14 No período de 01/01/2012 a 31/12/2012 será admitido o fornecimento do óleo diesel comercial que atenda a especificação de que trata a Resolução ANP nº 32/2007, para utilização em veículos do ciclo Diesel que atendam a Fase L6, no lugar do óleo diesel S10 comercial.

PROPOSTA: Sugerimos alterar-se o prazo de 01/01/2012 a 31/12/2012.

JUSTIFICATIVA: Este prazo deverá ser modificado.

Art. 15 Os veículos cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapamento [EGR], estes deverão operar até a pressão de 90 Kpa.

Art. 16 A partir de 01/01/2012, as novas homologações de veículos leves de passageiros ou leves comerciais do ciclo Diesel deverão comprovar uma durabilidade de 160.000 (cento e sessenta mil quilômetros) ou dez anos de uso quanto a peças, componentes e sistemas diretamente relacionados com sistemas de controle de emissões.

PROPOSTA: Sugerimos alterar-se a data de 01/01/2012.

JUSTIFICATIVA: Esta data não poderá ser cumprida.

Art. 17 A partir 01/01/2012 ficam revogados o § 2º do art. 15 da Resolução CONAMA n.º 8/93 e o art. 23 da Resolução CONAMA n.º 315/2002.

Art. 18 Os veículos automotores pesados, com motor do ciclo Otto, com massa total máxima autorizada entre 3.856 kg e 4.536 kg, poderão ser ensaiados, alternativamente, como veículo leve comercial com massa para ensaio maior que 1.700 quilos, aplicando-se o disposto no artigo 3º;

PROPOSTA: Que se elimine o Art. 18º ;

JUSTIFICATIVA: Sugerimos que se separem as discussões sobre os limites de emissões para os veículos do ciclo Otto das discussões par veículos a diesel.

Art. 19 A partir de 01/01/2012, para os veículos automotores leves comerciais, será exigido o porte de dispositivos/sistemas para autodiagnose [OBD], das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre a emissão de poluentes do ar.

PROPOSTA: Sugerimos alterar-se a data de 01/01/2012.

JUSTIFICATIVA: Esta data não poderá ser cumprida.

Art. 20 O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado de sistemas de catálise seletiva que visem introduzir sensores de óxidos de nitrogênio, 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 agente redutor líquido e a emissão de novos poluentes;

Parágrafo único O sistema de autodiagnose [OBD] deverá ser definido com funções de gerenciamento do motor que detectem ausência do agente redutor e outras falhas que potencializem aumento da emissão 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 das emissões.

Art. 21 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. 22 Os veículos para uso específico, uso agrícola, militar, competição e lançamentos especiais, assim considerados mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, podem ser dispensados das exigências desta Resolução.

Art. 23 Os veículos dotados de sistemas de propulsão alternativos ou que utilizem combustíveis não previstos nesta Resolução poderão ser dispensados parcialmente das exigências determinadas neste regulamento, mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, por um período máximo de 24 (vinte e quatro) meses.

Art. 24 O Ministério do Meio Ambiente deverá apresentar ao CONAMA estudos e propostas para se instituir incentivos aos fabricantes e importadores de veículos automotores e de combustíveis automotivos, por meio da redução de tributos incidentes, para que antecipem voluntariamente as datas estabelecidas de comercialização no mercado nacional de produtos que atendam aos limites prescritos por esta Resolução.

Art. 25 Cento e oitenta dias após a publicação desta resolução, a CAP deverá convocar os representantes dos segmentos das montadoras, órgãos de meio ambiente, agências reguladoras e refinadores de petróleo para iniciar tratativas visando o estabelecimento da fase L7, visando as necessidades tecnológicas e de procedimentos que esta nova fase obrigará.

Art. 26 O não cumprimento das disposições desta Resolução sujeitará os infratores às sanções previstas na Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e no Decreto n.º 3.179, de 21 de setembro de 1999, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação específica.

Art. 27 Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

CARLOS MINC
Presidente do Conselho

ANEXO C



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO



PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL – ANP

Nota PRG n.º 113/2009.

Rio de Janeiro, 2 de março de 2009.

Assunto: Proposta de Resolução CONAMA – Nova fase do PROCONVE.

Sr. Procurador-Geral,

1. O Conselho Nacional do Meio Ambiente deu início ao trâmite de proposta de Resolução que “dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar – PROCONVE – para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências”.

2. No bojo desta minuta constam disposições desta ordem:

Art. 10º As características da gasolina, do álcool, e do GNV padrão de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidos pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§ 2º Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e GNV padrões de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação.

§ 3º Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações constantes do Anexo II.

Art. 11º As características da gasolina, do álcool e do GNV comerciais, para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 1993.

§ 1º Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e do GNV comercial, para fins de distribuição e consumo.

§ 3º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo II, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do GNV padrão de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio [sic, grifo nosso].

3. Ora, é certo que o fundamento jurídico direto para a adoção de padrões de emissão mais restritivos será sempre encontrado nos contundentes termos da própria Constituição da República, que **impõe** ao Poder Público este **dever** de preservar e defender o bem jurídico 'meio ambiente ecologicamente equilibrado' (Constituição Federal, artigo 225); tal norma não pode ser considerada meramente programática, demandando os esforços conjuntos de todos estes órgãos.

4. É evidente, entretanto, que a necessidade de esforço conjunto não pode chegar ao ponto de serem **usurpadas atribuições** conferidas a um ou outro destes entes. Dito de outro modo: em que pese ser límpida a conclusão no sentido de poder o CONAMA fixar padrões mais restritivos para as emissões, o órgão excedeu-se nesta proposta de Resolução, por pretender, também, fixar as especificações dos combustíveis. É o que pretendemos deixar demonstrado em seguida.

5. A oração inicial presente no artigo 10, parágrafo 2º, por exemplo, é um indicativo do que está por vir e também um resumo deste quadro de desmedida usurpação; 'Ficam estabelecidas', afinal, é o texto imperativo típico do exercício soberano do poder normativo. Utilizá-lo já significa – a despeito de qualquer alegação de boa-fé por parte dos redatores – desconsiderar que somente a esta Agência Reguladora cabe 'especificar a qualidade dos derivados de petróleo, gás natural e seus derivados e dos biocombustíveis'.

6. Melhora este cenário o fato de se tomar o duvidoso cuidado de afirmar, logo em seguida, que tais especificações seriam apenas indicativas? De modo nenhum.

7. Em primeiro lugar, e no mínimo, porque o Anexo II, a que ali se faz remissão, não apresenta, de forma alguma, caráter 'meramente indicativo'; ao contrário! Praticamente não há margens entre as quais possa ser exercido algum tipo de juízo técnico de adequação e conveniência; na verdade, aliás, a própria fixação de margens já seria um indevido limitador quanto à competência atribuída, tão só e exclusivamente à ANP, para a especificação (Lei nº 9.478/97, artigo 8º, XVIII).

8. Enfim, o que resulta já desta primeira parte do artigo 10 é uma enganosa aparência de reconhecimento à preeminência da ANP, no que concerne à matéria, quando o que propõe é, justamente, um sistema que a substitui.

9. Sim, porque o que se segue é a proposta de que, "na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei", sejam adotadas as indicações constantes do Anexo II.

10. As oposições que se poderia fazer a esta redação seriam inúmeras, mas todas elas pertenceriam a um gênero maior que deriva, simplesmente, do fato de que a competência atribuída por Lei a um órgão não pode ser exercida por outro, sob pena de **nulidade** – o mais grave defeito de um ato jurídico. De fato, se a competência só se define por Lei, a criação da

figura subsidiária, ao reconhecer o CONAMA como fonte de norma que a Lei atribui à ANP (mesmo subsidiariamente, ou seja, caso a ANP não atue a tempo), está simplesmente derogando a Lei, neste ponto.

11. Assim, só por esta razão, a minuta já seria **flagrantemente ilegal**. E, como bem mencionado pelo já distante Nota CONJUR/MME nº 205/2008 (mas bem adequado a este caso), em citação de Marçal Justen Filho, "a ausência de exercício de competência não importa sua transferência para outrem, a não ser quando a lei assim o determinar".

12. Isto que afirmamos, acerca da competência, pode ser considerado um dogma da Ciência Jurídica, algo que saltaria aos olhos, imediatamente, a qualquer servidor público, mesmo de menor hierarquia, que examinasse este texto. Assim, o que daí parece ressoar é o propósito de, a todo custo – e talvez mesmo inspirado pelas melhores intenções – montar um sistema que funcione para evitar lacunas, a despeito ou mesmo à mingua de participação da ANP. Este o seu problema, é claro.

13. Ocorre, porém, como vimos, que se trata, do ponto de vista jurídico, de um erro técnico flagrante; tão flagrante, no entanto, que não há a menor chance de lhe servirem, como atenuantes, a defesa do meio ambiente, ou a ignorância quanto à esfera de atribuições conferidas por Lei à Agência Nacional do Petróleo (na verdade, a Lei do Petróleo é tantas vezes citada na própria minuta que isto deveria lhe servir, sim, como agravante).

14. Por outro lado, não há como negar também que, mesmo sendo evidente a nulidade da minuta, e encaminhando-se inevitavelmente para uma declaração neste sentido, o mero fato de estar sendo discutida, representando a possibilidade de vir temporariamente ao mundo jurídico, cria para esta Agência Reguladora o **ônus** (injustificável, posto baseado em erro flagrante) de buscar sua impugnação premida por uma contagem regressiva, assim como, neste meio tempo, o **constrangimento** de estar sob a aparência de ser submetida à autoridade do CONAMA.

15. Ou, de forma mais técnica: uma ofensa à sua **autonomia**, aliás reforçada pelo fato de se tratar de uma Agência Reguladora – outro aspecto igualmente bem abordado pela Nota CONJUR/MME nº 205/2008.

16. Por fim, mas não menos importante, o exercício desta competência envolve, naturalmente, o exame quanto à gradatividade e forma de implementação destas alterações nas especificações dos combustíveis. Como destaca a Nota Técnica nº 1/SBQ:

De certo modo, uma especificação mais rígida da qualidade dos combustíveis pode vir a segmentar o mercado de derivados e criar problemas associados à capacidade de produção, transporte, estocagem e distribuição dos produtos.

17. Ora, o CONAMA, justamente por exceder-se à sua competência, evidentemente não estará preparado para realizar o melhor juízo técnico acerca da implementação de novos padrões de emissão. Por esta razão, sua atropelada intromissão neste tema é **potencialmente gestora de graves vícios de proporcionalidade**; assim, apesar de poder ser considerada adequada e necessária, a introdução do padrão mais restritivo, se realizada pelo CONAMA, contém intrinsecamente o risco de produzir desvantagens inúmeras – não só particularmente para os agentes mas também para o próprio mercado nacional de combustíveis – que superarão, com larga margem, as vantagens esperadas (e sem prejuízo da possibilidade de, na verdade, terem o efeito contrário, trazendo gravame ao meio-ambiente).

18. Desta forma, nada resta senão concluir pela necessidade de total reformulação da redação conferida a tal minuta, em especial nos trechos já destacados.

À consideração de V.S.ª

Marcelo Pimenta
Procurador Federal
ANEXO D



Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP
Superintendência de Biocombustíveis e de Qualidade de Produtos

Nota Técnica n.º 1/2009/SBQ/RJ

Rio de Janeiro, 17 de fevereiro de 2009.

Assunto: **Minuta de Resolução CONAMA - FASE L6**

1. O Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), criado pela Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981, tem entre as suas atribuições "estabelecer, privativamente, normas e padrões nacionais de controle da poluição por veículos automotores, aeronaves e embarcações, mediante anuência dos Ministérios competentes".
2. De modo a dar cumprimento à mencionada atribuição foi criado pela Resolução CONAMA nº 18 de maio de 1986, o Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, com diversos objetivos, entre outros, o de "reduzir os níveis de emissão de poluentes por veículos automotores visando o atendimento aos Padrões de Qualidade do Ar, especialmente nos centros urbanos".
3. Desde então, o PROCONVE vem estabelecendo metas de melhoria da qualidade do ar, negociadas entre os órgãos ambientais, produtores de

combustíveis e da indústria automobilística e de equipamentos. Desde a sua implantação, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) participa das discussões que estabeleceram as diversas etapas do PROCONVE, tomando as medidas cabíveis no que tange às suas atribuições.

4. Cabe à ANP, "especificar a qualidade dos derivados de petróleo, gás natural e seus derivados e dos biocombustíveis" conforme sua atribuição, contida no art.8, XVIII, da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.
5. Tendo em vista a apresentação da minuta de Resolução do CONAMA que dispõe sobre a fase L6 de exigências para veículos automotores leves de uso rodoviário no dia 10 de dezembro de 2008, na Câmara Técnica de Controle da Qualidade do Ar (CTCQA), e a 1ª Reunião do Grupo de Trabalho do PROCONVE, esclarecemos que a proposta de Resolução supramencionada vai de encontro às atribuições da ANP ao definir:
 - As características da gasolina, etanol combustível e gás natural veicular (GNV) padrões, para utilização nos ensaios de avaliação de consumo de combustível e emissões veiculares para fins de homologação, conforme art. 10;
 - As características da gasolina, do etanol combustível e do GNV comerciais, para fins de distribuição e consumo, conforme art. 11;
6. Diante do fato de que a minuta apresentada pela CTCQA invade a atribuição desta Agência ao determinar as características e limites constantes do Anexo I, cabe à ANP posicionar-se no sentido de excluir da minuta de Resolução supracitada a definição das características dos combustíveis em questão.
7. A fim de que se cumpram os prazos estabelecidos na Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, no seu art. 7º: "Os órgãos responsáveis pela política energética, especificação, produção, distribuição e controle de qualidade de combustíveis são obrigados a fornecer combustíveis comerciais, a partir da data de implantação dos limites fixados por esta Lei, e de referência para testes de homologação, certificação e desenvolvimento, **com antecedência mínima de trinta e seis meses do início de sua comercialização.**" é imprescindível que o prazo determinado na minuta de Resolução proposta pelo CONAMA, para o início da fase L6 do PROCONVE, seja alterado para 1º de janeiro de 2013, visto que com a redação atual ocorre uma incoerência temporal, pois implica na publicação pretérita de especificações pela ANP em janeiro de 2009.
8. Como relatado nas últimas reuniões que a legislação adotada pelo CONAMA para veículos leves seria a americana, fizemos a análise de tais especificações e observamos que os limites máximos de emissões estabelecidos na minuta de Resolução proposta pelo CONAMA não se enquadram em nenhuma legislação americana, quer seja a Federal ou a Californiana.
9. Tomando por base os padrões de emissões apresentados pelo CONAMA, para os quais não encontramos correspondência em nenhum regulamento mundialmente adotado, torna-se difícil o estabelecimento de uma especificação que atenda os limites de emissões ora propostos.



10. Assim como foram desenvolvidos programas testes na Europa (Auto Oil) e Japão (Japan Clean Air Program – JACAP), entendemos que os limites de emissões propostos na minuta de Resolução deveriam ser originados de um estudo de emissões veiculares de uma forma global e integrada, desenvolvido por agentes econômicos (indústria automobilística e de combustíveis), representantes governamentais e não governamentais, os quais deveriam proporcionar informações a respeito das medidas para redução de emissões incluindo:

- tecnologia automotiva;
- qualidade dos combustíveis;
- identificar os alvos de redução das emissões no âmbito do transporte rodoviário;
- avaliar o potencial dos diferentes cenários de medidas;
- avaliar o custo das medidas propostas.

11. A rigorosa especificação de qualidade ambiental dos derivados de petróleo, especialmente óleo diesel e gasolina, afeta características importantes desses derivados, como a curva de destilação. Como cada refinaria é única em termos de cargas, produtos e processos, restrições ambientais mais rígidas tendem a reduzir a flexibilidade produtiva de uma planta.

12. De certo modo, uma especificação mais rígida da qualidade dos combustíveis pode vir a segmentar o mercado de derivados e criar problemas associados à capacidade de produção, transporte, estocagem e distribuição dos produtos.

13. Considerando que o mercado de veículos automotores leves, passageiro e comercial, é mais pulverizado comparado àquele de pesados, é importante considerar o volume de combustível disponível para comercialização, pois os automóveis que obrigatoriamente necessitarão dos novos combustíveis (principalmente os veículos movidos a óleo diesel) serão paulatinamente introduzidos no mercado, portanto, o volume de combustível deverá acompanhar o crescimento das vendas desses veículos. Além disso, esses novos combustíveis deverão estar disponíveis em todo o território nacional, uma vez que esses veículos circularão por todo o país.

14. Conforme exposto, concluímos que as melhorias nas condições ambientais, objetivadas pela minuta de Resolução proposta pelo CONAMA, transcendem o estabelecimento da especificação dos combustíveis abrangendo aspectos econômicos (investimentos em infra-estrutura e logística), bem como a possível adequação de motores.

15. Finalmente anexamos a esta Nota Técnica, sugestões de alterações na minuta de Resolução proposta pelo CONAMA.

Nota Técnica elaborada por:

Rita de Cássia Campos Pereira _____

Alexsander de Vasconcellos Pizzolotto _____

De acordo:

Rosângela Moreira de Araújo _____



Processo nº 0 2000.003261/2008-72

Assunto: Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.

**Proposta de Resolução
Versão 0**

Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário 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 pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno; e

Considerando a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, como parte integrante da Política Nacional de Meio Ambiente;

Considerando as prescrições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos

Automotores - PROCONVE, instituído pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente através da Resolução CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986, e demais resoluções complementares;

Considerando que as tendências das projeções do inventário de fontes móveis até o ano de 2030 indicam a necessidade de maior severidade na redução das emissões dos óxidos de nitrogênio [NOx] e dos hidrocarbonetos [HC] pelos veículos automotores, poluentes esses formadores do ozônio troposférico;

Considerando que levantamentos preliminares da emissão de aldeídos por motores do ciclo Diesel indicam que estes motores possuem alto potencial de emissão deste poluente, com destaque para o formaldeído;

Considerando as necessidades de disponibilização comercial de combustíveis automotivos adequados ao atendimento desta nova fase de controle de emissões;

Considerando a necessidade do contínuo desenvolvimento do PROCONVE, resolve:

**CAPÍTULO I
DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS**

Proposta ANP: Alterar para 1º de janeiro de 2013 a data para o início da fase L6 do PROCONVE.

Justificativa ANP: A fim de que se cumpram, para os combustíveis de referência, os prazos estabelecidos no art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, visto que com a redação atual ocorre uma incoerência temporal, pois implica na publicação pretérita de especificações pela ANP em janeiro de 2009. Ressaltamos a necessidade de que sejam avaliadas as questões relativas à garantia de abastecimento tendo em vista o volume adicional de óleo diesel necessário para atender à fase proposta, incluindo as implicações logísticas.

Art. 1º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves de passageiros, de uso rodoviário [PROCONVE L6]:

a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;



- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,08 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,08 g/km;
- f) Aldeídos (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;
- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,3 em volume.

Art. 2º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,08 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,08 g/km;
- f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;
- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume.

Art. 3º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 2,00 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,50 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,06 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,25 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,25 g/km;
- f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,03 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,030 g/km;
- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume.

Art. 4º A partir de cento e oitenta dias da data de publicação desta Resolução, fica estabelecido para as novas homologações, o limite de 1,5 (um e meio) grama de combustível não queimado por ensaio para a emissão evaporativa, (conforme NBR 11.481) de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.

Art. 5º Os fabricantes / importadores deverão incluir em todos os relatórios de ensaios de emissão, a partir de 30 (trinta) dias após a publicação desta, os valores da emissão de dióxido de carbono oriundo de gases de escapamento de veículos leves.

Art. 6º Os fabricantes / importadores deverão fornecer ao IBAMA, a partir de 1º de janeiro de 2012, relatórios trimestrais de valores típicos da emissão de aldeídos totais oriundos do gás de escapamento de motores do ciclo Diesel.

Art. 7º Fica estabelecido a partir de 1º de janeiro de 2012, que a emissão de óxidos de nitrogênio obtida com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da NBR 6601 não poderá ultrapassar 1,33 vezes a emissão obtida no ciclo urbano da referida Norma.

CAPÍTULO II

DOS COMBUSTÍVEIS DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES

Art. 8º As características da gasolina, do álcool, e do GNV padrão de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993.



Proposta ANP: As características dos combustíveis de referência, gasolina, álcool etílico combustível e gás natural veicular – GNV, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, em prazo compatível com o disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993.

Justificativa ANP: Nova redação para adequar à nomenclatura utilizada nas especificações da ANP.

§1º A mistura gasolina/etanol deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis padrão de ensaio, contendo 22% +/- 1,0 % em volume de álcool etílico anidro carburante.

Proposta ANP: §1º A mistura gasolina/etanol deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis de referência, contendo 22% +/- 1,0 % em volume de álcool etílico anidro combustível, conforme estabelecido no art.9º da Lei 8.723, de 28 de outubro de 1993.

Justificativa ANP: Nova redação para adequar ao estabelecido na Lei 8.723/1993 e na nomenclatura utilizada nas especificações da ANP.

§2º Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e GNV padrões de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação.

§3º Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações constantes no Anexo II.

Proposta ANP: Supressão dos § 2º e 3º do art. 8.

Justificativa ANP: Diante do fato de que a minuta de Resolução proposta invade a atribuição desta Agência, conforme art.8, XVIII, da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, ao determinar as características e limites constantes do Anexo II. Cabe à ANP posicionar-se no sentido de excluir da minuta de Resolução supracitada a definição das características dos combustíveis em questão, mesmo que indicativas.

CAPÍTULO IV DOS COMBUSTÍVEIS COMERCIAIS E SUAS ESPECIFICAÇÕES

Art. 9º As características da gasolina, do álcool e do GNV comerciais, para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 1993.

Proposta ANP: Art. 9º As características da gasolina e do álcool etílico combustível comerciais, para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela ANP, em prazo compatível com o disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993.

Justificativa ANP: Supressão do termo GNV comercial, pois não há especificação exclusiva para esse fim, entretanto, há especificação para Gás Natural - GN. Atualmente, o GN utilizado no Brasil é destinado aos seguintes usos: geração termoeleétrica, industrial, comercial, doméstico e, veicular.

§1º Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e do GNV comercial, para fins de distribuição e consumo.

Proposta ANP: Supressão do § 1º art. 9º.

Justificativa ANP: Diante do fato de que a minuta de Resolução proposta invade a atribuição desta Agência, conforme art.8, XVIII, da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, ao determinar as características e limites constantes do Anexo II. Cabe à ANP posicionar-se no sentido de excluir da minuta de Resolução supracitada a definição das características dos combustíveis em questão, mesmo que indicativas.

§2º O óleo diesel para atendimento dos limites da fase L6 do PROCONVE será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 01/01/2012, e posteriormente, aos demais veículos dos municípios e micro regiões definidos na Resolução CONAMA n.º 373/2006.

§3º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo II, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do GNV padrão de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio.

Proposta ANP: A ANP, como órgão federal regulador, especificará os combustíveis para fins de comercialização com características compatíveis com as da gasolina e do álcool etílico combustível de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores quando comparado com o combustível de referência.

Justificativa ANP: Nova redação de acordo com as propostas sugeridas para os itens anteriores.

Art. 10º Competirá à ANP a apresentação do plano de abastecimento de combustíveis necessários ao cumprimento desta Resolução, dando ampla publicidade ao seu conteúdo, especialmente aos Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia.

§1º Produtores, importadores, distribuidores e revendedores de combustíveis deverão apresentar à ANP, nos prazos por ela determinados, as informações necessárias para a elaboração desse plano.

§2º O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilidade do combustível no volume e antecedência necessários, que permitam a um veículo da fase L-6 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o combustível especificado pela ANP.

CAPÍTULO V DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO

Art. 11 Para a medição da emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais, os quais são ensaiados segundo o procedimento da Norma Brasileira NBR 6601 (versão 2005), permanecem os critérios estabelecidos na Resolução CONAMA nº 18, de 06 de maio de 1986.

Art. 12 Todos os modelos de veículos que apresentarem produção anual acima de 33% equipados com sistemas de condicionamento de ar no habitáculo de motorista / passageiros deverão ser ensaiados observando-se a prescrição n.º A4 do Anexo A da Norma Brasileira ABNT NBR 6601 (versão 2005).

Parágrafo Único Os veículos enquadrados no caput deste artigo ficam obrigados a atender, inclusive, a exigência do artigo 7º desta Resolução quanto ao limite de NOx no ciclo estrada, em relação ao ciclo urbano.

Art. 13 O ensaio e a medição de aldeídos [HCO] no gás de escapamento de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto deverão ser efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 12026.

Parágrafo único O procedimento para medição de aldeídos no gás de escapamento de veículos leves do ciclo Diesel deverá ser estabelecido pelo IBAMA até 31/12/2010

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 14 No período de 01/01/2012 a 31/12/2012 será admitido o fornecimento do óleo diesel comercial que atenda a especificação de que trata a Resolução ANP nº 32/2007, para utilização em veículos do ciclo Diesel que atendam a Fase L6, no lugar do óleo diesel S10 comercial.

Art. 15 Os veículos cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapamento [EGR], estes deverão operar até a pressão de 90 Kpa.



Art. 16 A partir de 01/01/2012, as novas homologações de veículos leves de passageiros ou leves comerciais do ciclo Diesel deverão comprovar uma durabilidade de 160.000 (cento e sessenta mil quilômetros) ou dez anos de uso quanto a peças, componentes e sistemas diretamente relacionados com sistemas de controle de emissões.

Art. 17 A partir 01/01/2012 ficam revogados o § 2º do art. 15 da Resolução CONAMA n.º 8/93 e o art. 23 da Resolução CONAMA n.º 315/2002.

Art. 18 Os veículos automotores pesados, com motor do ciclo Otto, com massa total máxima autorizada entre 3.856 kg e 4.536 kg, poderão ser ensaiados, alternativamente, como veículo leve comercial com massa para ensaio maior que 1.700 quilos, aplicando-se o disposto no artigo 3º;

Art. 19 A partir de 01/01/2012, para os veículos automotores leves comerciais, será exigido o porte de dispositivos/sistemas para autodiagnose [OBD], das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre a emissão de poluentes do ar.

Art. 20 O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado de sistemas de catálise seletiva que visem introduzir sensores de óxidos de nitrogênio, 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 agente redutor líquido e a emissão de novos poluentes;

Parágrafo único O sistema de autodiagnose [OBD] deverá ser definido com funções de gerenciamento do motor que detectem ausência do agente redutor e outras falhas que potencializem aumento da emissão 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 das emissões.

Art. 21 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. 22 Os veículos para uso específico, uso agrícola, militar, competição e lançamentos especiais, assim considerados mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, podem ser dispensados das exigências desta Resolução.

Art. 23 Os veículos dotados de sistemas de propulsão alternativos ou que utilizem combustíveis não previstos nesta Resolução poderão ser dispensados parcialmente das exigências determinadas neste regulamento, mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, por um período máximo de 24 (vinte e quatro) meses.

Art. 24 O Ministério do Meio Ambiente deverá apresentar ao CONAMA estudos e propostas para se instituir incentivos aos fabricantes e importadores de veículos automotores e de combustíveis automotivos, por meio da redução de tributos incidentes, para que antecipem voluntariamente as datas estabelecidas de comercialização no mercado nacional de produtos que atendam aos limites prescritos por esta Resolução.

Art. 25 Cento e oitenta dias após a publicação desta resolução, a CAP deverá convocar os representantes dos segmentos das montadoras, órgãos de meio ambiente, agências reguladoras e refinadores de petróleo para iniciar tratativas visando o estabelecimento da fase L7, visando as necessidades tecnológicas e de procedimentos que esta nova fase obrigará.

Art. 26 O não cumprimento das disposições desta Resolução sujeitará os infratores às sanções previstas na Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e no Decreto n.º 3.179, de 21 de setembro de 1999, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação específica.

Art. 27 Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.



CARLOS MINC
Presidente do Conselho
ANEXO F



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

RESOLUÇÃO Nº _____, DE _____ DE _____ DE 2009.

~~Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.~~

NOVO TEXTO:

Dispõe sobre a nova fase de exigência do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário novos (Fase L6) e dá outras providências.

Justificativa: Correspondência com a Resolução 403/2008 para veículos pesados que inclui o termo "novos" e a fase do PROCONVE.

~~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 pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno; e~~

~~Considerando a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, como parte integrante da Política Nacional de Meio Ambiente;~~

~~Considerando as prescrições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, instituído pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente através da Resolução CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986, e demais resoluções complementares;~~

~~Considerando que as tendências das projeções do inventário de fontes móveis até o ano de 2030 indicam a necessidade de maior severidade na redução das emissões dos óxidos de nitrogênio [NOx] e dos hidrocarbonetos [HC] pelos veículos automotores, poluentes esses formadores do ozônio troposférico;~~

~~Considerando que levantamentos preliminares da emissão de aldeídos por motores do ciclo Diesel indicam que estes motores possuem alto potencial de emissão deste poluente, com destaque para o formaldeído;~~

~~Considerando as necessidades de disponibilização comercial de combustíveis automotivos adequados ao atendimento desta nova fase de controle de emissões;~~

~~Considerando a necessidade de contínuo desenvolvimento do PROCONVE,~~
resolve:

NOVO TEXTO:

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 pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, 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 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 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 leves, nacionais e importados, visando a redução da poluição do ar nos centros urbanos do país e a economia de combustível;

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

Justificativa: Os "considerandos" da Resolução CONAMA 403/2008 estão mais claros e completos que os dessa minuta, sendo necessário apenas a correção do termo pesados para leves. Além disso, justificativas para considerandos, relacionadas com "levantamentos preliminares" e "projeções de inventários", devem ser baseadas em trabalhos publicados e necessariamente citados.

CAPÍTULO I

DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS

Art. 1º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves de passageiros, de uso rodoviário [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- e) ~~Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;~~
- c) Gases Orgânicos não Metano (NMOG): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,08 g/km 0,03 g/km;
- e) ~~Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,08 g/km;~~
- f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km 0,01 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km 0,01 g/km;
- h) ~~Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,3 em volume;~~

Justificativas: Deve-se manter a mesma linha das etapas anteriores do PROCONVE para veículos leves de similaridade com a legislação dos EUA, incluindo ciclo de ensaio, limites e tipos de poluentes. Assim, sugere-se a adoção dos limites do TIER 2 (BIN 5) para 80.000 km. Ver Justificativa detalhada abaixo.

A adoção de limites de NMOG, que inclui a soma de NMHC (C2-C5 e C6-C12), Aldeídos, Cetonas e Álcool não queimado, em vez de NMHC, além de manter a similaridade com a legislação dos EUA, considera de forma mais ampla os gases que contribuem para formação de ozônio (report No. NR-002, 24/11/2007 – US EPA Office of Mobile Sources, Christian E. Lindhjem). A adoção de limites para "álcool não queimado" (um dos componentes do NMOG), já era prevista pelo próprio IBAMA, de acordo com o Art. 2º da Resolução nº 9 de 4 de maio de 1994.

Não se considera necessário estabelecer um limite para o CO em marcha lenta e, portanto, esse item deve ser retirado da resolução.

Justificativa Detalhada: A evolução do PROCONVE mostra que os limites adotados para os veículos pesados foram os das legislações europeias e para os veículos leves foram os das legislações americanas. A Resolução CONAMA 315/2002 definiu, como limite para os

veículos pesados, os níveis conhecidos como Euro III para 2005 e Euro IV para 2009. Para os veículos leves, foram definidos os níveis conhecidos como Tier 1 para 2005 e NLEV para 2009.

A Resolução CONAMA 403/2008 definiu o nível P-7, conhecido como Euro V para os veículos pesados a serem comercializados a partir de 2012. Portanto, para se manter a coerência, os níveis futuros para os veículos leves deverão ser os definidos na legislação americana denominada Tier 2. A legislação Tier 2 tem como característica três pontos fundamentais:

- a) vários níveis de emissão para homologação no lugar de um só nível;
- b) extensão dos níveis adotados para os veículos de passageiros para os veículos denominados "light truck";
- c) definição do teor de enxofre dos combustíveis numa legislação ambiental.

Considerando que, segundo a legislação Tier 2, os fabricantes de veículo têm que garantir como média ponderada da sua produção para o poluente NOx o valor de 0,07 g/mi, o qual corresponde ao denominado "Bin 5", sugerimos a adoção dos limites constantes nesse "Bin", a serem garantidos por 80.000 km. A única exceção seria para o poluente CO que sugerimos o limite do nível mais restritivo "Bin 4", em concordância com o rascunho da resolução.

Art. 2º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- e) ~~Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;~~
c) Gases Orgânicos não Metano (NMOG): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: ~~0,08 g/km~~ 0,03 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,08 g/km;
- f) Aldeídos Totais (CHO) ~~p/ ciclo Otto: 0,02 g/km~~ 0,01 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;
- h) ~~Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume.~~

Justificativa: As mesmas justificativas citadas no Art. 1º para NMOG e CO em marcha lenta se aplicam. Não se vê necessidade de adoção dos mesmos limites dos veículos automotores leves para os comerciais leves diesel com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 kg. Sugere-se uma análise da situação brasileira, já que nos EUA essa prática foi adotada em virtude das vendas desse tipo de veículo terem atingido o patamar de 50% das vendas de veículos, provocando assim uma distorção a ser corrigida.

Art. 3º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 2,00 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,50 g/km;
- c) ~~Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,06 g/km;~~
c) Gases Orgânicos não Metano (NMOG): 0,06 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,25 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,25 g/km;
- f) Aldeídos Totais (CHO) ~~p/ ciclo Otto: 0,03 g/km;~~
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,030 g/km;
- h) ~~Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume.~~

Justificativa: As mesmas justificativas citadas nos Art. 1º e 2º para NMOG e CO em marcha lenta se aplicam.

- Art. 4º** A partir de cento e oitenta dias da data de publicação desta Resolução, fica estabelecido para as novas homologações, o limite de 1,5 (um e meio) grama de combustível ~~não-queimado~~ evaporado por ensaio para a emissão evaporativa, (conforme NBR 11.481) de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.
- Art. 5º** Os fabricantes / importadores deverão incluir em todos os relatórios de ensaios de emissão, a partir de 30 (trinta) dias após a publicação desta, os valores da emissão de dióxido de carbono oriundo de gases de escapamento de veículos leves.
- Art. 6º** Os fabricantes / importadores deverão fornecer ao IBAMA, a partir de 1º de janeiro de 2012, relatórios trimestrais de valores típicos da emissão de aldeídos totais oriundos do gás de escapamento de motores do ciclo Diesel.
- Art. 7º** Fica estabelecido a partir de 1º de janeiro de 2012, que a emissão de óxidos de nitrogênio obtida com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da NBR 6601 não poderá ultrapassar 1,33 vezes a emissão obtida no ciclo urbano da referida Norma.

NOVO TEXTO:

Art. 7º Fica estabelecido a partir de 1º de janeiro de 2012, que a emissão de óxidos de nitrogênio (NOx) obtida com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da norma NBR 7024, não poderá ultrapassar 1,33 vezes o limite de emissões aplicado para o NOx obtido segundo o ensaio de emissões do ciclo urbano da referida norma. Os valores usados como limites devem ser aplicados para a categoria a qual pertence o veículo. O cálculo de NOx deverá ser feito de acordo com a norma NBR 6601.

Justificativa: correção da norma do ciclo estrada e inclusão da norma de referência para medição do NOx.

CAPÍTULO II

DOS COMBUSTÍVEIS DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES

- Art. 8º** As características da gasolina, do álcool, e do GNV padrão de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993
- §1º** A mistura gasolina/etanol deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis padrão de ensaio, contendo 22% +/- 1,0 % em volume de álcool etílico anidro carburante.
- §2º** Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e GNV padrões de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação.
- §3º** O óleo Diesel de referência para a homologação está definido no Regulamento Técnico nº 06/2008 da Portaria ANP nº 40/2008.

Justificativa: O óleo Diesel de referência já está definido pelo órgão competente e portanto deve ser citado.

- §4º** Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações constantes no Anexo II.

COMENTÁRIO ADICIONAL: Entende-se que a tabela apresentada como anexo (ESPECIFICAÇÃO DA GASOLINA PADRÃO DE ENSAIO) carece de justificativas para os limites propostos e está longe de poder ser incluída como referência. Ademais a sua definição deve ser feita pela ANP.

Por exemplo, vale ressaltar que os valores propostos para olefinas (4,0 a 6,0 % vol) e aromáticos (22,0 a 25,0 % vol), são os adotados na legislação da Califórnia que por sua vez,

- Art. 4º** A partir de cento e oitenta dias da data de publicação desta Resolução, fica estabelecido para as novas homologações, o limite de 1,5 (um e meio) grama de combustível ~~não-queimado~~ evaporado por ensaio para a emissão evaporativa, (conforme NBR 11.481) de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.
- Art. 5º** Os fabricantes / importadores deverão incluir em todos os relatórios de ensaios de emissão, a partir de 30 (trinta) dias após a publicação desta, os valores da emissão de dióxido de carbono oriundo de gases de escapamento de veículos leves.
- Art. 6º** Os fabricantes / importadores deverão fornecer ao IBAMA, a partir de 1º de janeiro de 2012, relatórios trimestrais de valores típicos da emissão de aldeídos totais oriundos do gás de escapamento de motores do ciclo Diesel.
- Art. 7º** Fica estabelecido a partir de 1º de janeiro de 2012, que a emissão de óxidos de nitrogênio obtida com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da NBR 6601 não poderá ultrapassar 1,33 vezes a emissão obtida no ciclo urbano da referida Norma.

NOVO TEXTO:

Art. 7º Fica estabelecido a partir de 1º de janeiro de 2012, que a emissão de óxidos de nitrogênio (NOx) obtida com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da norma NBR 7024, não poderá ultrapassar 1,33 vezes o limite de emissões aplicado para o NOx obtido segundo o ensaio de emissões do ciclo urbano da referida norma. Os valores usados como limites devem ser aplicados para a categoria a qual pertence o veículo. O cálculo de NOx deverá ser feito de acordo com a norma NBR 6601.

Justificativa: correção da norma do ciclo estrada e inclusão da norma de referência para medição do NOx.

CAPÍTULO II

DOS COMBUSTÍVEIS DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES

- Art. 8º** As características da gasolina, do álcool, e do GNV padrão de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993
- §1º** A mistura gasolina/etanol deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis padrão de ensaio, contendo 22% +/- 1,0 % em volume de álcool etílico anidro carburante.
- §2º** Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e GNV padrões de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação.
- §3º** O óleo Diesel de referência para a homologação está definido no Regulamento Técnico nº 06/2008 da Portaria ANP nº 40/2008.

Justificativa: O óleo Diesel de referência já está definido pelo órgão competente e portanto deve ser citado.

- §4º** Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações constantes no Anexo II.

COMENTÁRIO ADICIONAL: Entende-se que a tabela apresentada como anexo (ESPECIFICAÇÃO DA GASOLINA PADRÃO DE ENSAIO) carece de justificativas para os limites propostos e está longe de poder ser incluída como referência. Ademais a sua definição deve ser feita pela ANP.

Por exemplo, vale ressaltar que os valores propostos para olefinas (4,0 a 6,0 % vol) e aromáticos (22,0 a 25,0 % vol), são os adotados na legislação da Califórnia que por sua vez,

§1º

deverão apresentar à ANP, nos prazos por ela determinados, as informações necessárias para a elaboração desse plano.

§2º

O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilidade do combustível no volume e antecedência necessários, bem como a sua distribuição em postos geograficamente localizados, que permitam a um veículo da fase L6 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o combustível especificado pela ANP.



CAPÍTULO V IV

DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO

Art. 11

Para a medição da emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais, os quais são ensaiados segundo o procedimento da Norma Brasileira NBR 6601 (versão 2005), permanecem os critérios estabelecidos na Resolução CONAMA nº 18, de 06 de maio de 1986.

Art. 12

Todos os modelos de veículos que apresentarem produção anual acima de 33% equipados com sistemas de condicionamento de ar no habitáculo de motorista / passageiros deverão ser ensaiados observando-se a prescrição n.º A4 do Anexo A da Norma Brasileira ABNT NBR 6601 (versão 2005).

Parágrafo Único Os veículos enquadrados no caput deste artigo ficam obrigados a atender, inclusive, a exigência do artigo 7º desta Resolução quanto ao limite de NOx no ciclo estrada, em relação ao ciclo urbano.

Art. 13

O ensaio e a medição de aldeídos [HCO] no gás de escapamento de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto deverão ser efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 12026.

exige limites de emissões mais restritivos do que os que estão sendo propostos nessa resolução.

CAPÍTULO IV III

DOS COMBUSTÍVEIS COMERCIAIS E SUAS ESPECIFICAÇÕES

- Art. 9º** As características da gasolina, do álcool e do GNV comerciais, para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 1993.
- §1º** Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e do GNV comercial, para fins de distribuição e consumo.
- §2º** O óleo diesel ~~para atendimento dos~~ comercial para uso dos veículos homologados nos limites da fase L6 do PROCONVE, definido no Regulamento Técnico nº 04/2007 da Resolução ANP nº 32/2007, será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 01/01/2012, e posteriormente, aos demais veículos dos municípios e micro regiões definidos na Resolução CONAMA n.º 373/2006.
- Justificativa: O óleo Diesel adequado à Fase L6 (50 ppm de enxofre) já foi definido na citada Resolução.
- §3º** A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo II, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do GNV padrão de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio.
- Art. 10º** Competirá à ANP a apresentação do plano de abastecimento de combustíveis necessários ao cumprimento desta Resolução, dando ampla publicidade ao seu conteúdo, especialmente aos Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia.

ANP - Ministério do Meio Ambiente e de Minas e Energia

Parágrafo único O procedimento para medição de aldeídos no gás de escapamento de veículos leves do ciclo Diesel deverá ser estabelecido pelo IBAMA até 31/12/2010

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

~~Art. 14~~ ~~No período de 01/01/2012 a 31/12/2012 será admitido o fornecimento do óleo diesel comercial que atenda a especificação de que trata a Resolução ANP nº 32/2007, para utilização em veículos do ciclo Diesel que atendem a Fase L6, no lugar do óleo diesel S10 comercial.~~

RETIRAR ESTE ARTIGO

Justificativa: Entende-se que o diesel S-50 é adequado para a fase L6, não comprometendo assim o volume ofertado de diesel S-10 para o segmento de veículos pesados. Ver § 2º do Art. 9º acima.

Art. 15 Os veículos cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapamento [EGR], estes deverão operar até a pressão de 90 Kpa.

Art. 16 A partir de 01/01/2012, as novas homologações de veículos leves de passageiros ou leves comerciais do ciclo Diesel deverão comprovar uma durabilidade de 160.000 (cento e sessenta mil quilômetros) ou dez anos de uso quanto a peças, componentes e sistemas diretamente relacionados com sistemas de controle de emissões.

Art. 17 A partir 01/01/2012 ficam revogados o § 2º do art. 15 da Resolução CONAMA n.º 8/93 e o art. 23 da Resolução CONAMA n.º 315/2002.

Art. 18 Os veículos automotores pesados, com motor do ciclo Otto, com massa total máxima autorizada entre 3.856 kg e 4.536 kg, poderão ser ensaiados, alternativamente, como veículo leve comercial com massa para ensaio maior que 1.700 quilos, aplicando-se o disposto no artigo 3º;

Art. 19 A partir de 01/01/2012, para os veículos automotores leves comerciais, será exigido o porte de dispositivos/sistemas para autodiagnose [OBD], das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre a emissão de poluentes do ar.

Art. 20 O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado de sistemas de catálise seletiva que visem introduzir sensores de óxidos de nitrogênio, 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 agente redutor líquido e a emissão de novos poluentes;

Parágrafo único O sistema de autodiagnose [OBD] deverá ser definido com funções de gerenciamento do motor que detectem ausência do agente redutor e outras falhas que potencializem aumento da emissão 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 das emissões.

Art. 21 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. 22 Os veículos para uso específico, uso agrícola, militar, competição e lançamentos especiais, assim considerados mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, podem ser dispensados das exigências desta Resolução.

Art. 23 Os veículos dotados de sistemas de propulsão alternativos ou que utilizem combustíveis não previstos nesta Resolução poderão ser dispensados parcialmente das exigências determinadas neste regulamento, mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, por um período máximo de 24 (vinte e quatro) meses.

Art. 24 O Ministério do Meio Ambiente deverá apresentar ao CONAMA estudos e propostas para se instituir incentivos aos fabricantes e importadores de

veículos automotores e de combustíveis automotivos, por meio da redução de tributos incidentes, para que antecipem voluntariamente as datas estabelecidas de comercialização no mercado nacional de produtos que atendam aos limites prescritos por esta Resolução.

- Art. 25** Cento e oitenta dias após a publicação desta resolução, a CAP deverá convocar os representantes dos segmentos das montadoras, órgãos de meio ambiente, agências reguladoras e refinadores de petróleo para iniciar tratativas visando o estabelecimento da fase L7, visando as necessidades tecnológicas e de procedimentos que esta nova fase obrigará.
- Art. 26** O não cumprimento das disposições desta Resolução sujeitará os infratores às sanções previstas na Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e no Decreto n.º 3.179, de 21 de setembro de 1999, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação específica.
- Art. 27** Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

CARLOS MINC
Presidente do Conselho

ANEXO G

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE
Procedência: IBAMA

Data: 04 de fevereiro 2009

Processo n.º 0 2000.003261/2008-72

Assunto: Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.

Proposta de Resolução
Versão Revisada

Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.

Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário do ciclo diesel e dá outras providências.

JUSTIFICATIVA – Considera-se que no momento a resolução deva estabelecer regulamentação apenas para os veículos automotores leves do ciclo diesel, de acordo com os seguintes fundamentos:

- i) a Resolução Conama 403/2008 em seu art. 10 diz claramente que "o Conama elaborará e deliberará em regime de urgência proposta de Resolução estabelecendo novos limites máximos de emissão de poluentes e a respectiva data de implantação, para veículos leves dotados de motor do ciclo Diesel." Dessa forma, os conselheiros deliberaram conscientes sobre as possibilidades do cumprimento deste artigo - elaboração de uma resolução em exíguo prazo - considerando apenas, e muito claramente os veículos do ciclo Diesel. Em momento algum, passou pelas nossas mãos, seja em forma de emenda ou proposição em plenário, a possibilidade de se fazer em tão curto prazo uma proposta que abrangesse os demais ciclos. Os conselheiros tinham na ocasião pleno conhecimento das especificidades de nossos combustíveis e, portanto da complexidade de uma proposta abrangente, a exigir prazo maior. A CNT considera um desrespeito ao comando do Conama a proposta de se fazer de modo diferente do determinado, e, portanto, solicita um parecer jurídico sobre esse ponto;
- ii) de acordo com TAC, estabelecido entre o Ministério Público e os agentes envolvidos no cumprimento da Resolução Conama n.º 15, foi determinada a elaboração de um estudo, no valor de R\$500 mil, que pudesse subsidiar os próximos passos de regulamentação no âmbito do PROCONVE, com vistas à gestão, eficiente e eficaz, da qualidade do ar. De modo que, considerando que esse estudo já tem dotação orçamentária para se iniciar, achamos prematura a proposta de se regulamentar, neste momento, além do ciclo Diesel, pois os resultados pretendidos estarão, justamente, voltados para o estabelecimento de parâmetros mais adequados para a próxima fase do Programa;
- iii) é do conhecimento de todos que a fase L5 para os veículos leves, ainda em desenvolvimento, está sendo plenamente cumprida, não ensejando, portanto, qualquer ação imediata de implantação, em regime de urgência de uma nova fase;
- iv) durante as discussões no GT, quando apresentamos também nossas considerações para que a proposta se atenha aos veículos do ciclo Diesel, todas as argumentações (gentileza resgatar os documentos de ajuda memória) se alicerçaram apenas em justificativas administrativas. Predominou a argumentação de que sempre se trata veículo leve dessa forma conjunta, portanto, deve continuar dessa forma. Pensamos que a perda de qualidade advinda da possibilidade de se fazer uma resolução dissociada com a realidade social, os impactos econômicos e de fatos e dados sobre a qualidade do ar, não pode ser sustentada por uma argumentação meramente administrativa;
- v) como empresários do transporte, atuando no fomento à constante renovação de frota, com sucesso no que se refere aos veículos leves (vejam a frota de táxi nacional), temos absoluta consciência do que pode significar para o setor, a um custo socioeconômico significativo, uma regulamentação que coloque veículos com uma determinada característica que leve à incompatibilidade com a capacidade de distribuição de combustível adequado.

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 pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno; e

Considerando a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, como parte integrante da Política Nacional de Meio Ambiente;

Considerando as prescrições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, instituído pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente através da Resolução CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986, e demais resoluções complementares;

Considerando que as tendências das projeções do inventário de fontes móveis até o ano de 2030 indicam a necessidade de maior severidade na redução das emissões dos óxidos de nitrogênio [NOx] e dos hidrocarbonetos [HC] pelos veículos automotores, poluentes esses formadores do ozônio troposférico;

JUSTIFICATIVA – A proposta de supressão deste considerando vai ao encontro da informação de que estudos mais especializados serão desenvolvidos, por determinação do TAC já mencionado. Não que tais projeções não sejam válidas, apenas reforçando que poderão surgir novos elementos a dar balizamento maior para a determinação dos parâmetros de emissões.

Considerando que a Resolução Conama n.º 403, de 2008, estabelece em seu art. 10 que "o Conama elaborará e deliberará em regime de urgência proposta de Resolução estabelecendo novos limites máximos de emissão de poluentes e a respectiva data de implantação, para veículos leves dotados de motor do ciclo Diesel."

JUSTIFICATIVA – Fundamentar a elaboração desta resolução.

~~Considerando que levantamentos preliminares da emissão de aldeídos por motores de ciclo Diesel indicam que estes motores possuem alto potencial de emissão deste poluente, com destaque para o formaldeído;~~

JUSTIFICATIVA – O considerando proposto não tem sustentação adequada para ser apresentado como tal – "preliminares", "indicam" – Parece se mais adequado aguardar os testes oriundos da Resolução n.º 403.

~~Considerando as necessidades de disponibilização comercial de combustíveis automotivos adequados ao atendimento desta nova fase de controle de emissões;~~

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel

Considerando a necessidade do contínuo desenvolvimento do PROCONVE, resolve:

CAPÍTULO I **DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS**

~~Art. 1º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves de passageiros, de uso rodoviário (PROCONVE-L6):~~

- ~~a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;~~
- ~~b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;~~
- ~~c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;~~
- ~~d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,08 g/km;~~
- ~~e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,08 g/km;~~
- ~~f) Aldeídos (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;~~
- ~~g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;~~
- ~~h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume;~~

~~Art. 2º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (um mil e setecento) quilogramas (PROCONVE-L6):~~

- ~~a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;~~
- ~~b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;~~
- ~~c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;~~



d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,08 g/km;

e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,08 g/km;

f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;

g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;

h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume;

~~Art. 3º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos~~

~~de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE-L6]:~~

a) Monóxido de carbono (CO): 2,00 g/km;

b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,50 g/km;

c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,06 g/km;

d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,25 g/km;

e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,25 g/km;

f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,03 g/km;

g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,030 g/km;

h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume;

Art. 1º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2013, **seguintes** novos limites máximos de emissão de poluentes, doravante denomina Fase LD 6 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE LD 6, conforme tabela do Anexo I, provenientes do escapamento de veículos automotores leves de uso rodoviário do ciclo diesel assim especificados:

- I- de passageiros;
- II- comerciais com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas;
- III- comerciais com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas

JUSTIFICATIVA – A proposta, além de retirar referências ao ciclo Otto e veículos a gás natural, pretende dar uma forma mais adequada, simplificada e clara para a leitura da Resolução, estabelecendo, tal como na Conama 403/2008 já mencionada, uma Tabela anexa a esta resolução que organiza de modo mais didático os parâmetros. Ademais, estamos propondo um novo prazo, 2013, considerando que a comercialização do diesel S-10, de acordo com a Resolução 403, só se dará neste ano. A CNT, em nome de seus associados, alerta para o fato de que os veículos leves do ciclo diesel são muito sensíveis à qualidade do combustível. Portanto, seria um contra senso ter um motor tecnologicamente avançado, em 2012 conforme originalmente proposto, e não ter o combustível adequado na mesma época, vez que não haveria nenhum ganho ambiental e, em contra partida, haveria perda econômica e social.

Art. 4º ~~A partir de cento e oitenta dias da data de publicação desta Resolução, fica estabelecido para as novas homologações, o limite de 1,5 (um e meio) grama de combustível não queimado por ensaio para a emissão evaporativa, (conforme NBR 14.484) de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.~~

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel

Art. 2º Os fabricantes / importadores deverão incluir em todos os relatórios de ensaios de emissão, conforme NBR-6601, a partir de 30 (trinta) dias após a publicação desta, os valores da emissão de dióxido de carbono oriundo de gases de escapamento de veículos leves.

JUSTIFICATIVA – Para melhor compreensão e aplicabilidade da norma

Art. 3º Os fabricantes / importadores deverão fornecer ao IBAMA, a partir de 1º de janeiro de 2013, relatórios trimestrais de valores típicos da emissão de aldeídos totais oriundos do gás de escapamento de motores do ciclo Diesel.

Art. 4º Fica estabelecido a partir de 1º de janeiro de 2012, que a emissão de óxidos de nitrogênio obtida com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da NBR 6601 não poderá ultrapassar 1,33 vezes a emissão obtida no ciclo urbano da referida Norma.

CAPÍTULO II DOS COMBUSTÍVEIS DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES

~~Art. 5º As características da gasolina, do álcool, e do GNV padrão de ensaios de emissão,~~

~~para fins de desenvolvimento e homologação, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993.~~

~~§1º A mistura gasolina/etanol deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis~~

~~padrão de ensaio, contendo 22% +/- 1,0 % em volume de álcool etílico anidro carburante.~~

~~§2º Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e GNV padrões de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação.~~

~~§3º Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações~~

~~constantas no Anexo II.~~

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel

CAPÍTULO IV DOS COMBUSTÍVEIS COMERCIAIS E SUAS ESPECIFICAÇÕES

~~Art. 6º As características da gasolina, do álcool e do GNV comerciais, para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 1993.~~

~~§1º Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e do GNV comercial, para fins de distribuição e consumo.~~

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel

Art. 5º O óleo diesel para atendimento dos limites da fase LD6 do PROCONVE será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 01/01/2013, e posteriormente, aos demais veículos dos municípios e micro regiões definidos na Resolução CONAMA n.º 373/2006.

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com as propostas já apresentadas e justificadas

~~§3º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo II, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do GNV padrão de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio.~~

JUSTIFICATIVA – O diesel comercial de baixo teor de enxofre tem prazo de especificação já definido - 31 de outubro de 2009



Art. 6º Competirá à ANP a apresentação do plano de abastecimento de combustível necessários ao cumprimento desta Resolução, dando ampla publicidade ao seu conteúdo, especialmente aos Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia.

§1º Produtores, importadores, distribuidores e revendedores de combustíveis deverão apresentar à ANP, nos prazos por ela determinados, as informações necessárias para a elaboração desse plano.

§2º O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilidade do combustível no volume e antecedência necessários, que permitam a um veículo da fase LD-6 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o combustível especificado pela ANP.

CAPÍTULO V DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO

Art. 7º Para a medição da emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo diesel, os quais são ensaiados segundo o procedimento da Norma Brasileira NBR 6601 (versão 2005), permanecem os critérios estabelecidos na Resolução CONAMA nº 18, de 06 de maio de 1986.

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel

Art. 8º Todos os modelos de veículos que apresentarem produção anual acima de 33% equipados com sistemas de condicionamento de ar no habitáculo de motorista/passageiros deverão ser ensaiados observando-se a prescrição n.º A4 do Anexo A da Norma Brasileira ABNT NBR 6601 (versão 2005).

Parágrafo Único Os veículos enquadrados no caput deste artigo ficam obrigados a atender, inclusive, a exigência do artigo 7º desta Resolução quanto ao limite de NOx no ciclo estrada, em relação ao ciclo urbano.

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com as proposta já apresentada e justificada (ver artigo 4º)

Art. 13 O ensaio e a medição de aldeídos [HCO] no gás de escapamento de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto deverão ser efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 12026.

Parágrafo único O procedimento para medição de aldeídos no gás de escapamento de veículos leves do ciclo Diesel deverá ser estabelecido pelo IBAMA até 31/12/2010

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com as proposta já apresentada e justificada (ver artigo 3º)

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 14 No período de 01/01/2012 a 31/12/2012 será admitido o fornecimento de óleo diesel comercial que atenda a especificação de que trata a Resolução ANP nº 32/2007, para utilização em veículos do ciclo Diesel que atendam a Fase L-6, no lugar do óleo diesel S10 comercial.

JUSTIFICATIVA – Conforme já fundamentado esta fase do Proconve deve coincidir com a disponibilidade do Diesel S 10, prevista na Conama 403, já inúmera vezes citada.

Art. 9º Os veículos cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapamento [EGR], estes deverão operar até a pressão atmosférica de 90 Kpa.

JUSTIFICATIVA – Maior clareza na redação

Art. 10 A partir de 01/01/2013, as novas homologações de veículos leves de passageiros ou leves comerciais do ciclo Diesel deverão comprovar uma durabilidade de 160.000 (cento e sessenta mil quilômetros) ou dez anos de uso quanto a peças, componentes e sistemas diretamente relacionados com sistemas de controle de emissões.

Art. 11 A partir 01/01/2013 ficam revogados o § 2º do art. 15 da Resolução CONAMA n.º 8/93 e o art. 23 da Resolução CONAMA n.º 315/2002.

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta já apresentada e justificada

~~Art. 18 Os veículos automotores pesados, com motor de ciclo Otto, com massa total máxima autorizada entre 3.856 kg e 4.536 kg, poderão ser ensaiados, alternativamente, como veículo leve comercial com massa para ensaio maior que 1.700 quilos, aplicando-se o disposto no artigo 3º.~~

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel

Art. 12 A partir de 01/01/2015, para os veículos automotores leves comerciais do ciclo diesel, será exigido o porte de dispositivos/sistemas para autodiagnose [OBD], das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre a emissão de poluentes do ar.

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel e compatibilizar o prazo com aquele necessário para o desenvolvimento de sistema de controle de motor para veículos que já utilizam a tecnologia necessária para os novos limites – etapa em desenvolvimento

Art. 13 O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado dos veículos leves com motor do ciclo Diesel, inclusive o sistema de autodiagnose (OBD). ~~e sistemas de catalise seletiva que visem introduzir sensores de óxidos de nitrogênio, 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 agente redutor líquido e a emissão de novos poluentes;~~

Parágrafo único O sistema de autodiagnose [OBD] deverá ser definido com funções de gerenciamento do motor que detectem ausência do agente redutor e outras falhas que potencializem aumento da emissão 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 das emissões.

JUSTIFICATIVA – Como para o tema ainda há indefinições técnicas, motivo de vários estudos em grupos de trabalho específicos, sugere-se um comando mais genérico, que permita posteriormente detalhamentos necessários.

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 Os veículos para uso específico, uso agrícola, militar, competição e lançamentos especiais, assim considerados mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, podem ser dispensados das exigências desta Resolução.

Art. 16 Os veículos dotados de sistemas de propulsão alternativos ou que utilizem combustíveis não previstos nesta Resolução poderão ser dispensados parcialmente das exigências determinadas neste regulamento, mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, por um período máximo de 24 (vinte e quatro) meses.

Art. 17 O Ministério do Meio Ambiente deverá apresentar ao CONAMA estudos e propostas para se instituir incentivos aos fabricantes e importadores de veículos automotores e de combustíveis automotivos, por meio da redução de tributos incidentes, para que antecipem voluntariamente as datas estabelecidas de comercialização no mercado nacional de produtos que atendam aos limites prescritos por esta Resolução.

Art. 18 Cento e oitenta dias após a publicação desta resolução, a CAP deverá convocar os representantes dos segmentos das montadoras, órgãos de meio ambiente, agências reguladoras e refinadores de petróleo para iniciar tratativas visando o estabelecimento da fase L6, para o ciclo OTTO e veículos a gás natural considerando visando as necessidades tecnológicas e de procedimentos que esta nova fase obrigará.

JUSTIFICATIVA – Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel e assim definir como próxima etapa a regulamentação para o ciclo OTTO.

Art. 19 Para veículos leves com motores do ciclo Diesel fabricados a partir de 01/01/2013, se aceita, alternativamente aos limites e procedimentos de ensaio definidos nos artigos anteriores desta Resolução, no que couber, a certificação conforme limites e ciclo de condução Euro 5a da Diretiva Europeia 715/2007/CE.

JUSTIFICATIVA – A proposta substitutiva apresentada visa permitir a possibilidade de se compatibilizar com limites internacionais mais restritivos, considerando a evolução da especificação de combustível diesel.

Art. 20 O não cumprimento das disposições desta Resolução sujeitará os infratores às sanções previstas na Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e no Decreto n.º 3.179, de 21 de setembro de 1999, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação específica.

Art. 21 Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

CARLOS MINC
Presidente do Conselho

ANEXO H



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

PROPOSTA ANFAVEA

RESOLUÇÃO Nº , **DE** **DE** **DE 2009.**

Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário 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 pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno; e



Considerando a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, como parte integrante da Política Nacional de Meio Ambiente;

Considerando as prescrições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, instituído pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente através da Resolução CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986, e demais resoluções complementares;

Considerando que as tendências das projeções do inventário de fontes móveis até o ano de 2030 indicam a necessidade de maior severidade na redução das emissões dos óxidos de nitrogênio [NOx] e dos hidrocarbonetos [HC] pelos veículos automotores, poluentes esses formadores do ozônio troposférico;

~~Considerando que levantamentos preliminares da emissão de aldeídos por motores do ciclo Diesel indicam que estes motores possuem alto potencial de emissão deste poluente, com destaque para o formaldeído; ELIMINAR, VIDE PROPOSTA REFERENTE AO ARTIGO 6º ABAIXO.~~

Considerando as necessidades de disponibilização comercial de combustíveis automotivos adequados ao atendimento desta nova fase de controle de emissões,

Considerando a necessidade do contínuo desenvolvimento do PROCONVE, resolve:

CAPÍTULO I

DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS

Art. 1º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves de passageiros, de uso rodoviário [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,08 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,08 g/km;
- f) Aldeídos (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;
- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume.

Art. 2º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,08 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,08 g/km;
- f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,030 g/km;

LIMITE COMPATÍVEL COM A TECNOLOGIA A SER USADA PARA ESTA CATEGORIA DE VEÍCULO.

- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume.

Art. 3º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 2,00 g/km;



- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,50 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,06 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,25 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,35 g/km;

LIMITE COMPATÍVEL COM A TECNOLOGIA A SER USADA PARA ESTA CATEGORIA DE VEÍCULO.

- f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,03 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,040 g/km;

LIMITE COMPATÍVEL COM A TECNOLOGIA A SER USADA PARA ESTA CATEGORIA DE VEÍCULO.

- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume.

Art. 4º Fica estabelecido o limite de 1,5 (um e meio) grama de combustível não queimado por ensaio para a emissão evaporativa, (conforme NBR 11.481) de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.

Parágrafo único: Alternativamente ao estabelecido acima, poderá ser usado o método de ensaio de emissão evaporativa estabelecido na diretiva europeia 70/220 (1998/69/ECE) sendo nesse caso aplicado o limite de 2,0 g/teste.

Art. 5º Os limites máximos estabelecidos nos artigos acima entram em vigor conforme cronograma abaixo:

Veículos leves do ciclo Diesel : 100% a partir de janeiro de 2013.

Veículos leves do ciclo Otto : a partir de 01 de janeiro de 2014 para os novos modelos e a partir de 01 de janeiro de 2015 para os demais.

DEVIDO AO INÍCIO DA COMERCIALIZAÇÃO DO DIESEL S-10 A PARTIR DE 2013 (RES. CONAMA Nº 403/2008) E CONSIDERANDO QUE AS TECNOLOGIAS DE REDUÇÃO DE EMISSÕES APLICADAS AOS VEÍCULOS LEVES DO CICLO DIESEL SÃO SIGNIFICATIVAMENTE SENSÍVEIS À QUALIDADE DO COMBUSTÍVEL, PROPÕE-SE O INÍCIO DA FASE L6 DIESEL A PARTIR DE 01/01/2013.

EM VIRTUDE DA CAPACIDADE DE TRABALHO DISPONÍVEL NAS MONTADORAS DEVIDO A ENTRADA DE NOVAS EXIGÊNCIAS TAMBÉM NA PARTE DE SEGURANÇA VEICULAR NO PERÍODO (AIR BAG, ABS, RASTREADOR...), ALÉM DA FINALIZAÇÃO DE TRABALHOS REFERENTES A ETAPA L5 BEM COMO O TEMPO NECESSÁRIO PARA O APRENDIZADO DO SISTEMA OBDII-2, PROPÕE-SE O INÍCIO DA FASE L6 PARA CICLO OTTO EM DATA POSTERIOR À DOS VEÍCULOS DIESEL.

Art. 6º Os fabricantes / importadores deverão incluir em todos os relatórios de ensaios de emissão conforme NBR-6601, a partir de 30 (trinta) dias após a publicação desta, os valores da emissão de dióxido de carbono oriundo de gases de escapamento de veículos leves.

PARA MELHOR ENTENDIMENTO DO TEXTO,

Art. 7º Os fabricantes / importadores deverão fornecer ao IBAMA, a partir de 1º de janeiro de 2012, relatórios trimestrais de valores típicos de emissão de aldeídos totais oriundos do gás de escapamento de motores de ciclo Diesel.

ELIMINAR E AGUARDAR OS RESULTADOS OBTIDOS COM OS VEÍCULOS PESADOS, CONFORME RES. CONAMA Nº 403/2008.

Art. 8º Fica estabelecido a partir de 1º de janeiro de 2012, que a emissão de óxidos de nitrogênio obtida com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da NBR-6601 não poderá ultrapassar 1,33 vezes a emissão obtida no ciclo urbano da referida Norma. Os fabricantes / importadores de veículos automotores leves do Ciclo Diesel, a partir de 1º de janeiro de 2013 e até 31 de dezembro do mesmo ano, e de veículos leves do ciclo Otto, a partir de 1º de janeiro de 2014 e até 31 de dezembro de 2015, deverão apresentar ao IBAMA valores típicos de emissão de óxidos de nitrogênio, obtidos com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da NBR 7024, de todos os seus modelos em comercialização no território nacional, excetuando-se



aqueles com previsão de venda anual inferior a 100 (cem) unidades e aqueles homologados conforme Art. 27 desta Resolução.

ENTENDEMOS QUE ANTES DA ADOÇÃO DE LIMITES PARA EMISSÃO EM CICLO ESTRADA, DEVE-SE AVALIAR A EXISTÊNCIA OU NÃO DESTA NECESSIDADE.

CAPÍTULO II

DOS COMBUSTÍVEIS DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES

- Art. 9º** As características da gasolina, do álcool, e do GNV padrão de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993
- §1º** A mistura gasolina/etanol deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis padrão de ensaio, contendo 22% +/- 1,0 % em volume de álcool etílico anidro carburante.
- §2º** Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e GNV padrões de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação.
- §3º** Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações constantes no Anexo II.

CAPÍTULO IV

DOS COMBUSTÍVEIS COMERCIAIS E SUAS ESPECIFICAÇÕES

- Art. 10º** As características da gasolina, do álcool e do GNV comerciais, para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 1993.
- §1º** Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool e do GNV comercial, para fins de distribuição e consumo.
- §2º** O óleo diesel para atendimento dos limites da fase L6 do PROCONVE será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 01/01/2013, e posteriormente, aos demais veículos dos municípios e micro regiões definidos na Resolução CONAMA n.º 373/2006.
- §3º** A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo II, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do GNV padrão de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio.
- Art. 11º** Competirá à ANP a apresentação do plano de abastecimento de combustíveis necessários ao cumprimento desta Resolução, dando ampla publicidade ao seu conteúdo, especialmente aos Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia.
- §1º** Produtores, importadores, distribuidores e revendedores de combustíveis deverão apresentar à ANP, nos prazos por ela determinados, as informações necessárias para a elaboração desse plano.
- §2º** O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilidade do combustível no volume e antecedência necessários, que permitam a um veículo da fase L-6 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o combustível especificado pela ANP.

CAPÍTULO V

DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO

- Art. 11** Para a medição da emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais, os quais são

ensaiados segundo o procedimento da Norma Brasileira NBR 6601 (versão 2005), permanecem os critérios estabelecidos na Resolução CONAMA nº 18, de 06 de maio de 1986.

Art. 12 Todos os modelos de veículos que apresentarem produção anual acima de 33% equipados com sistemas de condicionamento de ar no habitáculo de motorista / passageiros deverão ser ensaiados observando-se a prescrição n.º A4 do Anexo A da Norma Brasileira ABNT NBR 6601 (versão 2005).

~~Parágrafo Único — Os veículos enquadrados no caput deste artigo ficam obrigados a atender, inclusive, a exigência do artigo 7º desta Resolução quanto ao limite de NOx no ciclo estrada, em relação ao ciclo urbano.~~

ELIMINAR EM CONCORDÂNCIA COM O PROPOSTO PARA O ARTIGO 7º.

Art. 13 O ensaio e a medição de aldeídos [HCO] no gás de escapamento de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto deverão ser efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 12026.

~~Parágrafo único — O procedimento para medição de aldeídos no gás de escapamento de veículos leves do ciclo Diesel deverá ser estabelecido pelo IBAMA até 31/12/2010~~

ELIMINAR EM CONCORDÂNCIA COM O PROPOSTO PARA O ARTIGO 6º.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

~~Art. 14 — No período de 01/01/2012 a 31/12/2012 será admitido o fornecimento de óleo diesel comercial que atenda a especificação de que trata a Resolução ANP nº 32/2007, para utilização em veículos do ciclo Diesel que atendam a Fase L6, no lugar do óleo diesel S10 comercial.~~

ELIMINAR, CONSIDERANDO INÍCIO DA FASE L6 EM 2013, COINCIDINDO COM A DISPONIBILIDADE DO DIESEL S10 COMERCIAL.

Art. 15 Os veículos cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapamento [EGR], estes deverão operar até a pressão de 90 kPa. Para a realização dos ensaios de certificação fica a critério do agente técnico conveniado do IBAMA a indicação do laboratório de ensaio de emissões.

GARANTIR O DIREITO DO AGENTE TECNICO CONVENIADO DE INDICAR O LABORATÓRIO DE ENSAIO DE EMISSÕES.

Art. 16 A partir de 01/01/2013, as novas homologações de veículos leves de passageiros ou leves comerciais do ciclo Diesel deverão comprovar uma durabilidade de 80.000 (oitenta mil quilômetros) ou cinco anos de uso quanto a peças, componentes e sistemas diretamente relacionados com sistemas de controle de emissões.

§1º Para veículos cujos agrupamento de motores, classificados conforme NBR 14008, tenham previsão de vendas anuais maiores que 15.000 unidades, os fatores de deterioração deverão ser determinados conforme NBR 14008.

§2º Para veículos cujos agrupamento de motores, classificados conforme NBR 14008, tenham previsão de vendas anuais até 15.000 unidades, poder-se-á adotar opcionalmente o fator de deterioração de 10% para cada poluente regulamentado.

COMPATIBILIZAÇÃO DE EXIGÊNCIA COM VEÍCULOS LEVES DO CICLO OTTO, RESPEITANDO-SE TECNOLOGIAS APLICADAS A CADA CICLO.

Art. 17 A partir 01/01/2013 ficam revogados o § 2º do art. 15 da Resolução CONAMA n.º 8/93 e o art. 23 da Resolução CONAMA n.º 315/2002.

Parágrafo Único : Os veículos leves comerciais homologados como veículos pesados terão as LCVMs do motor e do veículo revalidadas até 31/12/2012, respeitando os estoques de passagem.

ADEQUAR A DATA DE ENTRADA DOS LIMITES L6 PARA VEÍCULOS LEVES COMERCIAIS HOMOLOGADOS COMO VEÍCULOS PESADOS.

Art. 18 Os veículos automotores pesados, com motor do ciclo Otto, com massa total máxima autorizada entre 3.856 kg e 4.536 kg, poderão ser ensaiados, alternativamente, como veículo leve comercial com massa para ensaio maior que 1.700 quilos, aplicando-se o disposto no artigo 3º;

Art. 19 A partir de 01/01/2015, para os veículos automotores leves comerciais do ciclo Diesel, será exigido o porte de dispositivos/sistemas para autodiagnose [OBD], das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre a emissão de poluentes do ar.

NECESSIDADE DE PRAZO PARA DESENVOLVIMENTO DE SISTEMAS DE CONTROLE DE MOTOR PARA VEÍCULOS QUE JÁ UTILIZEM A TECNOLOGIA NECESSÁRIA PARA OS NOVOS LIMITES (ÚLTIMA ETAPA DE DESENVOLVIMENTO).

Art. 20 O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado dos veículos leves com motor do ciclo Diesel.

de sistemas de catálise seletiva que visem introduzir sensores de óxidos de nitrogênio; 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 agente redutor líquido e a emissão de novos poluentes;

Parágrafo único— O sistema de autodiagnose [OBD] deverá ser definido com funções de gerenciamento do motor que detectem ausência do agente redutor e outras falhas que potencializem aumento da emissão 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 das emissões.

O DETALHAMENTO DO SISTEMA OBD PARA DIESEL JÁ ESTÁ SENDO DEFINIDO EM GRUPO DE TRABALHO DA AEA, SOB COORDENAÇÃO DA CETESB.

Art. 21 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. 22 Os veículos para uso específico, uso agrícola, militar, competição e lançamentos especiais, assim considerados mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, podem ser dispensados das exigências desta Resolução.

Art. 23 Os veículos dotados de sistemas de propulsão alternativos ou que utilizem combustíveis não previstos nesta Resolução poderão ser dispensados parcialmente das exigências determinadas neste regulamento, mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, por um período máximo de 24 (vinte e quatro) meses.

Art. 24 O Ministério do Meio Ambiente deverá apresentar ao CONAMA estudos e propostas para se instituir incentivos aos fabricantes e importadores de veículos automotores e de combustíveis automotivos, por meio da redução de tributos incidentes, para que antecipem voluntariamente as datas estabelecidas de comercialização no mercado nacional de produtos que atendam aos limites prescritos por esta Resolução.

Art. 25 Cento e oitenta dias após a publicação desta resolução, a CAP deverá convocar os representantes dos segmentos das montadoras, órgãos de meio ambiente, agências reguladoras e refinadores de petróleo para iniciar tratativas visando o estabelecimento da fase L7, visando as necessidades tecnológicas e de procedimentos que esta nova fase obrigará.

Art. 26 O não cumprimento das disposições desta Resolução sujeitará os infratores às sanções previstas na Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e no Decreto n.º



3.179, de 21 de setembro de 1999, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação específica.

Art. 27 Alternativamente aos limites e procedimentos de ensaio definidos nos artigos anteriores desta Resolução, para veículos leves com motores do ciclo Diesel, aceita-se, no que couber, a certificação conforme limites e ciclo de condução Euro 5a da Diretiva Europeia 715/2007/CE.

A EVOLUÇÃO DA ESPECIFICAÇÃO DE COMBUSTÍVEL DIESEL COMERCIAL PERMITIRÁ A COMPATIBILIZAÇÃO DE PRAZOS E LIMITES INTERNACIONAIS MAIS RESTRITIVOS.

Art. 28 Os Itens 3.3, 3.4, 3.5 e 3.7 do Anexo da Resolução CONAMA 299/2001 terão as amostragens reduzidas de 0,1 ponto porcentual, sendo aplicados os novos valores de amostragem a partir do semestre civil seguinte a data de publicação desta resolução.

EM VIRTUDE DA CAPACIDADE DE TRABALHO DISPONÍVEL NAS MONTADORAS E POTENCIAL AUMENTO DO NÚMERO DE VEÍCULOS E MOTORES ENSAIADOS EM RAZÃO DA DIMINUIÇÃO DOS LIMITES LEGAIS E ADEQUAÇÃO AOS VOLUMES DA PRODUÇÃO.

Art. 29 Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

CARLOS MINC
Presidente do Conselho



ANEXO I



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

RESOLUÇÃO N.º , DE DE DE 2008.

Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, para veículos automotores leves, de uso rodoviário 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 n.º 6.938, de 31 de agosto de 1981, e pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei n.º 8.723, de 28 de outubro de 1993, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno; e

CAPÍTULO I

DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS

Art. 1º -

Art.4º - A partir de cento e oitenta dias da data de publicação desta Resolução, fica estabelecido para as novas homologações, o limite de 1,5 (um e meio) grama de combustível não queimado por ensaio para a emissão evaporativa, (conforme NBR 11.481) de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.

§ único: Opcionalmente para este ensaio poderá ser utilizada a câmara selada de volume variável, conforme o procedimento descrito no "Code of Federal Regulations, volume 40, parte 86", dos Estados Unidos da América, utilizando-se o limite de 2,0 (dois) gramas de hidrocarbonetos totais por ensaio para a emissão evaporativa.

CAPÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 23 – Os veículos dotados de sistemas de propulsão alternativos ou que utilizem combustíveis não previstos nesta Resolução poderão ser dispensados parcialmente das exigências determinadas neste regulamento, mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, por um período máximo de 24 (vinte e quatro) meses.

Art. Novo – Altera-se a definição de n.º 5 – "Hidrocarbonetos Totais", constante na Resolução CONAMA n.º 315, de 29 de outubro de 2002, para:



"Hidrocarbonetos Totais: total de substâncias orgânicas, incluindo frações de combustível não queimado e subprodutos resultantes da combustão, presentes no gás de escapamento e na emissão evaporativa e que são detectados pelo detector de ionização de chama".

.....

CARLOS MINC

Presidente do Conselho

.....

ANEXO I

Especificação da Gasolina padrão de ensaio de emissões.

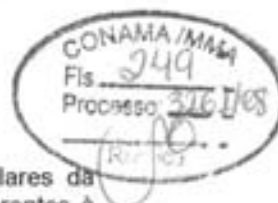
(Permanece a tabela anterior)

ANEXO J

São Paulo, 16 de fevereiro de 2009

Ilmo. Senhor Cláudio Ishihara
Relator do Grupo de Trabalho PROCONVE L6
Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental do CONAMA

Prezado Senhor,



A Associação dos Fabricantes de Equipamentos para controle de Emissões Veiculares da América do Sul - AFEEVAS, vem pela presente apresentar os seus comentários referentes à Proposta de Resolução - Versão revisada (04/02/2009), que dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário.

Como comentário geral, a AFEEVAS entende que a proposta contempla a adoção de conceitos modernos de controle das emissões veiculares que já estão em uso em vários países, permitindo, dentro de um prazo razoável, um alinhamento do Brasil com tecnologias mais avançadas.

Não bastassem os benefícios para a saúde pública e meio ambiente resultantes da redução na emissão de poluentes, a atualização tecnológica do mercado brasileiro também favorece o acesso a mercados de exportação para os veículos e motores produzidos no país, bem como, benefícios relevantes para a engenharia nacional, que ganha "know-how" na aplicação de tecnologias avançadas.

A AFEEVAS entende que é oportuna a regulamentação concomitante dos limites de emissão e demais providências para veículos leves do ciclo Otto e ciclo Diesel. Afinal, trata-se de uma iniciativa destinada a reduzir a emissão de uma mesma classe de veículos, independentemente do ciclo termodinâmico do motor que vier a ser usado, eliminando o risco de distorções concorrencias de mercado.

No que se refere a comentários específicos, são apresentadas a seguir algumas sugestões elaboradas pelo Comitê Técnico da entidade, no formato solicitado pelo Senhor Relator:

1) No item "a" dos artigos 1º e 2º, onde se lê: Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km, propõe-se que o limite seja reduzido para 1,0 g/km.

Justificativa: a tecnologia utilizada no atendimento ao limite de 1,30 g/km permite o atendimento de limite mais reduzido.



2) No item "a" do artigo 3º, onde se lê: Monóxido de carbono (CO): 2,00 g/km, propõe-se que o limite seja reduzido para 1,4 g/km.

Justificativa: a tecnologia utilizada no atendimento ao limite de 2,00 g/km permite o atendimento de limite mais reduzido.

3) Nos itens "c" e "d" do artigo 3º, onde se lê: Óxidos de nitrogênio (NOx): 0,25 g/km, propõe-se que o limite seja reduzido para 0,18 g/km.

Justificativa: a tecnologia utilizada no atendimento ao limite de 0,25 g/km permite o atendimento de limite mais reduzido. Além do mais, o NOx é um dos principais precursores da formação do "smog" fotoquímico, problema que afeta diversas regiões urbanas do país e, portanto, precisa ser controlado de forma mais efetiva.

4) No artigo 4, onde se lê "combustível não queimado" se propõe a substituição por "combustível evaporado".

Justificativa: A expressão original é incorreta visto que se trata de emissão de vapor de combustível oriundo do tanque de combustível do veículo e de eventuais vazamentos ou permeabilidade de componentes do sistema de combustível, previamente à sua combustão.

5) Quanto aos artigos 10 e 11, a AFEEVAS acredita que os limites de emissão propostos podem ser atendidos com a gasolina disponível atualmente no mercado, não sendo imprescindível especificar uma nova gasolina de referência para a fase L6 do PROCONVE. Entretanto, entendendo que uma nova gasolina reformulada, baseada na especificação indicativa do anexo, poderá contribuir ainda mais para a melhoria da qualidade ambiental, bem como para o estabelecimento da fase L7, a ser discutida oportunamente, a AFEEVAS apóia e recomenda o desenvolvimento de novos padrões de qualidade para o produto, tanto para gasolina de referência como para uso comercial, objetivando a adoção e disponibilização do produto ao mercado no menor prazo possível.

6) No artigo 20, se propõe retirar do texto a expressão "... de passageiros ou leves comerciais do ciclo Diesel...".

Justificativa: O texto do artigo é impreciso e dá margem a dúvidas sobre o enquadramento de veículos com motor do ciclo Otto. Por se tratar de instrumento legal, a Resolução deve ser precisa quanto às exigências estabelecidas, sob o risco de criar condições para desconformidade e/ou questionamentos legais. Portanto, ao definir que a durabilidade exigida vale para veículos leves, fica claro que a sua abrangência é universal para todos os veículos dessa classe. Além disso, é oportuno notar que programas de I/M estão sendo desenvolvidos em São Paulo e no Rio de Janeiro, e que outros dessa natureza estão sendo considerados em várias regiões do país. O próprio MMA publicou recentemente Portaria que visa à revisão da regulamentação existente sobre o assunto, prevendo a disseminação de Programas I/M. Nesse sentido é importante prover ao consumidor produtos com maior durabilidade que os atualmente comercializados. A adoção da durabilidade proposta também representa maior garantia de atendimento aos limites de emissão para a fase L6.



7) No artigo 30 substituir a expressão "... dos segmentos das montadoras, órgãos de meio ambiente, agências reguladoras e refinadores de petróleo..." por "... dos produtores de combustíveis, motores, veículos e sistemas de controle de emissão; dos órgãos ambientais e de saúde; das agências reguladoras; de instituições técnico - científicas e da sociedade civil..."

Justificativa: A mudança proposta para o texto visa sua compatibilização com a nova composição prevista para a CAP.

Sendo o que se presta para o momento, colocamo-nos à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente
Alain Jacques Muzart
Secretário Geral

ANEXO K

unica

UNIÃO DA INDÚSTRIA DE CANA-DE-AÇÚCAR

ETANOL - AÇÚCAR - ENERGIA SÃO PAULO - BRASIL

São Paulo, 19 de fevereiro de 2009



Ilustríssimo Senhor
Cláudio Ishihara
Relator do Grupo de Trabalho Proconve L6
Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental do CONAMA
Por email:

**Ref.: Proposta de Resolução PROCONVE – Contribuições do Setor
Sucroalcooleiro.**

Prezado Senhor:

A União da Agroindústria Canavieira de São Paulo - UNICA, participante do GT Proconve L6, vem oferecer suas contribuições para o aperfeiçoamento da Proposta de Resolução – Versão Revisada, apresentada na primeira reunião do GT, em 04/02/2009.

Consideramos a proposta, que trata da nova fase do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário, compatível com o estado da arte da tecnologia automotiva para controle de emissão de poluentes disponível comercialmente.

No caso específico dos veículos leves equipados com motores do ciclo Otto, há diversos modelos no mercado nacional (veículos *flex* e a gasolina) que apresentam níveis de emissão em conformidade com os novos limites propostos ou muito próximos a esses.

Por outro lado, é necessário avaliar a viabilidade de todos os modelos dessa classe de veículos, fabricados a partir de 1º de janeiro de 2012, estarem em conformidade com as novas exigências. Caso se verifique a impossibilidade de os novos limites serem atendidos pela integralidade dos veículos novos produzido em 2012, sugerimos que seja considerada a conveniência de se definir o início de validade dos novos limites em, pelo menos, duas etapas.

Em relação aos veículos equipados com motor do ciclo Diesel, entendemos que esses devem atender aos mesmos limites de emissões que os veículos equipados com motor do ciclo Otto. Isso porque o abrandamento dos limites para os veículos equipados com motor do ciclo Diesel, particularmente para o caso dos automóveis e comerciais com peso inferior a 1700 kg, representará relevante risco ambiental, tendo em vista o grande número de veículos dessa categoria comercializados. Além disso, essa prática poderá induzir a distorções concorrenciais de mercado com relação aos veículos leves do ciclo Otto.

Nessa linha, os novos limites de emissões devem ser aplicados igualmente para todos os novos veículos produzidos, independentemente do tipo de motor que os equipar.

Nesse passo, apresentamos a seguir nossas sugestões de alteração do texto da Proposta, compatibilizando-o com os conceitos previamente expressos e, também, dando-lhe maior clareza:

- 1) Os itens "d" e "e" dos artigos 1º, 2º e 3º devem ser combinados em um único item.

Justificativa: o limite proposto para ambos os casos (Otto e Diesel) é o mesmo.

- 2) Nos itens "f" dos artigos 1º, 2º e 3º, retirar do texto a expressão "p/ ciclo Otto".

Justificativa: universalizar as exigências objetivando a extensão dos limites para alçados aos veículos do ciclo Diesel.

- 3) No artigo 4 substituir "...combustível não queimado..." por "combustível evaporado...".

Justificativa: a expressão constante do texto é incorreta, pois se trata de emissão evaporativa.

- 4) Eliminar o artigo 7.



Justificativa: em linha com a sugestão constante no item 2, os veículos do ciclo diesel deverão atender aos limites de emissão para aldeídos, não havendo sentido, assim, a exigência de apresentação de relatórios trimestrais, já que os limites deverão ser atendidos por ocasião da homologação do motor.

5) Com referência aos artigos 10 e 11, os limites de emissão propostos podem ser atendidos pela atual especificação dada para álcool etílico pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Res. ANP 36/2005). Entretanto, como uma especificação ligeiramente diferente da que está em vigor será, nos próximos dias, colocada em consulta pública pela referida Agência, é recomendável que a especificação indicativa, a ser incluída no anexo da Resolução Conama siga a nova especificação que será definida pela ANP.

Justificativa: atualização normativa.

6) Adotar a nomenclatura sistemática para designar o "álcool etílico", ou seja, adotar o nome "etanol" no texto da Resolução CONAMA.

Justificativa: o nome etanol, que observa a nomenclatura científica, foi adotado mundialmente para designar o álcool etílico. Nesse sentido, a própria ANP publicou a Consulta Pública nº 1/2009 que propõe a adequação de seus regulamentos de forma a adotar o nome "etanol".

7) No artigo 14 substituir "...até 31/12/2010" por "...até 31/07/2010"

Justificativa: há condições técnicas para a adequação da metodologia existente para a medição de aldeídos aos veículos do ciclo Diesel em prazo inferior ao inicialmente proposto. Essa antecipação também disponibiliza mais tempo para que os laboratórios dos fabricantes de veículos e motores possam adquirir, instalar e iniciar a operação da instrumentação analítica necessária.

8) No artigo 18 substituir "...de escapamento [EGR], estes deverão operar até a pressão de..." por "...de escapamento [EGR] deverão garantir a operação até a pressão de..."

Justificativa: adequação de forma para maior clareza do texto.

9) Revisar a redação do artigo 20.

Justificativa: o texto não é claro quanto à abrangência da exigência de durabilidade. É oportuno que se esclareça se essa exigência vale para todos os veículos (Otto e Diesel) ou, caso contrário, quais são efetivamente as exigências para cada classe e como estas serão atendidas. Além disso, o assunto merece uma análise técnica mais detalhada, principalmente pelo fato de que, com os programas de inspeção veicular ambiental em curso, o mercado demanda produtos mais duráveis e confiáveis.

10) Apesar de haver questionamentos quanto à legalidade do artigo 17, em função do estabelecido no Artigo 1º, § 8º, da Lei federal 8.723/93, é preciso reconhecer que a proposta para este artigo é oportuna e procura corrigir uma excepcionalidade que vige há muitos anos e tem sido causa de um controle de emissão deficiente para os veículos diesel, que se utilizam do benefício de atender aos limites e exigências de ensaio para os veículos pesados. Entretanto, o artigo 1º, § 9º da mesma lei estabelece que "As complementações e alterações deste artigo serão estabelecidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama)". Portanto, entende-se que o Conama poderia regulamentar o artigo 17 na forma da proposta. Na eventualidade de a análise jurídica, a ser feita no âmbito do Conama discordar dessa interpretação, recomenda-se, ao MMA, proposição para a alteração do Artigo 1º, § 8º, da Lei federal 8.723/93.

11) Revisar a redação do artigo 24.

Justificativa: o texto não é claro quanto as características técnicas dos sistemas OBD.



12) No artigo 25, substituir "O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle..." por "O IBAMA regulamentará para os veículos do ciclo diesel a aplicação de tecnologias de controle..."

Justificativa: o texto original não é específico para o caso para o qual foi elaborado.

13) No artigo 30 substituir "...dos segmentos das montadoras, órgãos de meio ambiente, agências reguladoras e refinadores de petróleo ..." por "...dos produtores de combustíveis; dos fabricantes de veículos e de auto-peças; dos órgãos ambientais e da saúde; da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis; de instituições técnicas e científicas e da sociedade civil..."

Justificativa: o novo texto corrige a falta de representantes dos produtores de biocombustíveis e compatibiliza a lista de participantes com a composição que está sendo proposta para a CAP.

Colocamo-nos, desde já, à disposição de Vossa Senhoria para apresentar adicionais esclarecimentos.

Atenciosamente, subscrevemo-nos.

Antonio de Padua Rodrigues
Diretor-Técnico

ANEXO L

UNICA

UNIÃO DA INDÚSTRIA DE CANA-DE-AÇÚCAR

ETANOL - AÇÚCAR - ENERGIA SÃO PAULO - BRASIL

**PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DA MINUTA DA RESOLUÇÃO CONAMA L6
(VERSÃO REVISADA)
20.02.2009**

1) ARTIGO 1º.

Art. 1º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves de passageiros, de uso rodoviário [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) ~~p/ ciclo Otto: 0,25 0,08 g/km;~~
- e) ~~Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,25 0,08 g/km;~~
- f) Aldeídos (CHO) ~~p/ ciclo Otto, exceto gás natural: 0,03 0,02 g/km;~~
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;
- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: ~~0,50~~ 0,30% em volume.

Justificativa: Em relação às alíneas d e e o limite proposto para ambos os casos (Otto e Diesel) é o mesmo. Em relação à alínea "f", a exclusão da expressão "p/ ciclo Otto" visa a universalizar as exigências objetivando a extensão dos limites para aldeídos aos veículos do ciclo Diesel.

2) ARTIGO 2º.

Art. 2º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural ~~ciclo Otto a gás natural e ciclo Diesel: 0,30 g/km;~~
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx): ~~0,25 0,08 g/km;~~
- e) ~~Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,25 0,08 g/km;~~
- f) Aldeídos Totais (CHO) ~~p/ ciclo Otto, exceto gás natural: 0,03 0,02 g/km;~~
- g) ~~Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Diesel: 0,05 g/km;~~
- h) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;
- i) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: ~~0,50~~ 0,30% em volume.

Justificativa: Em relação às alíneas d e e o limite proposto para ambos os casos (Otto e Diesel) é o mesmo. Em relação à alínea "f", a exclusão da expressão "p/ ciclo Otto" visa a universalizar as exigências objetivando a extensão dos limites para aldeídos aos veículos do ciclo Diesel.

3) ARTIGO 3º.

Art. 3º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2012, os seguintes limites máximos

de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 2,00 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural ~~ciclo Otto a gás natural e ciclo Diesel: 0,50 g/km;~~
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,06 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) ~~p/ ciclo Otto: 0,25 g/km;~~
- e) ~~Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,25 g/km;~~
- f) Aldeídos Totais (CHO) ~~p/ ciclo Otto, exceto gás natural: 0,03 g/km;~~
- g) ~~Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Diesel: 0,08 g/km;~~
- h) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,030 g/km;
- i) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: ~~0,50~~ 0,30% em volume.

Justificativa: Em relação às alíneas d e e o limite proposto para ambos os casos (Otto e Diesel) é o mesmo. Em relação à alínea "f", a exclusão da expressão

"p/ ciclo Otto" visa a universalizar as exigências objetivando a extensão dos limites para aldeídos aos veículos do ciclo Diesel.

4) ARTIGO 4º.

Art. 4º A partir de cento e oitenta dias da data de publicação desta Resolução, fica estabelecido para as novas homologações, o limite de 1,0 (um) 1,5 (um e meio) grama de combustível evaporado ~~combustível não queimado hidrocarbonetos totais~~ por ensaio para a emissão evaporativa, (conforme NBR 11.481) de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.

Justificativa: a expressão "combustível não queimado" constante do texto é incorreta, pois se trata de emissão evaporativa.

5) ARTIGO 7º – EXCLUSÃO.

~~Art. 7º Os fabricantes / importadores deverão fornecer ao IBAMA, a partir de 1º de janeiro de 2012, relatórios trimestrais de valores típicos da emissão de aldeídos totais oriundos do gás de escapamento de motores do ciclo Diesel.~~

Justificativa: em linha com a sugestão constante no item 2, os veículos do ciclo diesel deverão atender aos limites de emissão para aldeídos, não havendo sentido, assim, a exigência de apresentação de relatórios trimestrais, já que os limites deverão ser atendidos por ocasião da homologação do motor.

6) ARTIGOS 10 E 11: NOVA ESPECIFICAÇÃO A SER DEFINIDA PELA ANP. USO DO NOME DO ETANOL.

Com referência aos artigos 10 e 11, os limites de emissão propostos podem ser atendidos pela atual especificação dada para álcool etílico pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Res. ANP 36/2005). Entretanto, como uma especificação ligeiramente diferente da que está em vigor será, nos próximos dias, colocada em consulta pública pela referida Agência, é recomendável que a especificação indicativa, a ser incluída no anexo da Resolução Conama siga a nova especificação que será definida pela ANP.

Aproveitar e adotar a nomenclatura sistemática para designar o "álcool etílico", ou seja, adotar o nome "etanol" no texto da Resolução CONAMA. O nome etanol, que observa a nomenclatura científica, foi adotado mundialmente para designar o álcool etílico. Nesse sentido, a própria ANP publicou a Consulta Pública nº 1/2009 que propõe a adequação de seus regulamentos de forma a adotar o nome "etanol".

7) ARTIGO 14, Parágrafo único.

Art. 14 O ensaio e a medição de aldeídos [HCO] no gás de escapamento de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto deverão ser efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 12026.

Parágrafo único O procedimento para medição de aldeídos no gás de escapamento de

veículos leves do ciclo Diesel deverá ser estabelecido pelo IBAMA até 31/07/2010.

Justificativa: há condições técnicas para a adequação da metodologia existente para a medição de aldeídos aos veículos do ciclo Diesel em prazo inferior ao inicialmente proposto. Essa antecipação também disponibiliza mais tempo para que os laboratórios dos fabricantes de veículos e motores possam adquirir, instalar e iniciar a operação da instrumentação analítica necessária.

8) CONSIDERAÇÃO EM RELAÇÃO AO ARTIGO 17

Apesar de haver questionamentos quanto à legalidade do artigo 17, em função do estabelecido no Artigo 1º, § 8º, da Lei federal 8.723/93, é preciso reconhecer que a proposta para este artigo é oportuna e procura corrigir uma excepcionalidade que vige há muitos anos e tem sido causa de um controle de emissão deficiente para os veículos diesel, que se utilizam do benefício de atender aos limites e exigências de ensaio para os veículos pesados.



Entretanto, o artigo 1º, § 9º da mesma lei estabelece que "As complementações e alterações deste artigo serão estabelecidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama)". Portanto, entende-se que o Conama poderia regulamentar o artigo 17 na forma da proposta.

Na eventualidade de a análise jurídica, a ser feita no âmbito do Conama discordar dessa interpretação, recomenda-se, ao MMA, proposição para a alteração do Artigo 1º, § 8º, da Lei federal 8.723/93.

9) ARTIGO 18

Art. 18 Os veículos cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escape [EGR], estes deverão operar até a pressão de de escape [EGR] deverão garantir a operação até a pressão de 90 Kpa.

Justificativa: adequação de forma para maior clareza do texto.

10) ARTIGO 20 – REVISAR A REDAÇÃO.

Justificativa: o texto não é claro quanto à abrangência da exigência de durabilidade. É oportuno que se esclareça se essa exigência vale para todos os veículos (Otto e Diesel) ou, caso contrário, quais são efetivamente as exigências para cada classe e como estas serão atendidas. Além disso, o assunto merece uma análise técnica mais detalhada, principalmente pelo fato de que, com os programas de inspeção veicular ambiental em curso, o mercado demanda produtos mais duráveis e confiáveis.

11) ARTIGO 24 – CONSIDERAÇÕES

Revisar a redação do artigo 24, pois o texto não é claro quanto as características técnicas dos sistemas OBD.

12) ARTIGO 25

Art. 25 O IBAMA regulamentará para os veículos do ciclo diesel a aplicação de tecnologias de controle de emissões específicas para permitir o gerenciamento adequado de sistemas de catálise seletiva que visem introduzir sensores de óxidos de nitrogênio, 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 agente redutor líquido e a emissão de novos poluentes.

Justificativa: o texto original não é específico para o caso para o qual foi elaborado.

13) ARTIGO 30

Art. 30 Cento e oitenta dias após a publicação desta resolução, a CAP deverá convocar os representantes dos segmentos dos produtores de combustíveis; dos fabricantes de veículos e de auto-peças; dos órgãos ambientais e da saúde; da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis; de instituições técnicas e científicas e da sociedade civil das montadoras, órgãos de meio ambiente, agências reguladoras e refinadores de petróleo para iniciar tratativas visando o estabelecimento da fase L7, visando as necessidades tecnológicas e de procedimentos que esta nova fase obrigará.

Justificativa: o novo texto corrige a falta de representantes dos produtores de biocombustíveis e compatibiliza a lista de participantes com a composição que está sendo proposta para a CAP.



ANEXO M

São Paulo, 20 de fevereiro de 2009.
AEA – 054/09.

AEA – Associação Brasileira de Engenharia Automotiva

Posicionamento sobre a Proposta de Resolução PROCONVE – L6 - Emissões Otto e Diesel

Introdução

Conforme decidido pelo Grupo de Trabalho da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, coordenada pelo Sr Rudolf Noronha – MMA e o Relator Sr. Claudio Ishihara – MME, a AEA e os demais participantes do GT foram solicitados a apresentar até 20 de fevereiro de 2009 um posicionamento sobre a referida proposta de Resolução.

Visando fundamentar este posicionamento foram efetuadas reuniões, em caráter emergencial, com as Comissões Técnicas de Emissões Diesel, Emissões Otto e de Combustíveis, nos dias 11 e 16 de fevereiro de 2009 nas dependências da AEA.

Nas reuniões foram definidos claramente os objetivos da análise, sendo evidenciado que a AEA apresentará um posicionamento estritamente técnico sobre o assunto, ressaltando as necessidades de tempo para desenvolvimento seguro de soluções e os respectivos riscos que podem advir de condições de contorno adversas às aquelas exigidas para atendimento ao limites propostos na resolução.

Propostas de contribuição à Resolução de Emissões da Fase L6 formuladas com base nas análises técnicas.

1. Artigos 1º, 2º e 3º - Data de implantação.

1.1. Motores Otto:

1.2.

Considerando que a aplicação da tecnologia OBD BR2 deverá consumir parte significativa da capacidade de engenharia dos fabricantes, é recomendável que a introdução da Fase L6 seja iniciada, no mínimo, a partir do ano de 2013.

A aplicação da fase L6 de forma escalonada, de modo a permitir uma curva crescente de produção (phase in), ajuda a resolver problemas localizados de alguns fabricantes, mas não resolve o problema em sua totalidade. A questão da data de aplicação deve ser revista com atenção com a entidade representativa dos fabricantes, mas sempre considerando os intervalos dos tempos de duração do desenvolvimento das novas tecnologias.

1.2. Motores Diesel

Devido à baixa oferta de combustível com teor de Enxofre max de 50 PPM no ano de 2012 em todo o território nacional e considerando-se que o perfil do usuário de veículos Diesel leves é diferente do perfil dos grandes frotistas que operam veículos a Diesel pesados, o risco de implantação de tecnologias que não suportam Diesel de alto teor de Enxofre é elevado e além dos danos causados aos proprietários destes veículos, prevê-se também o risco ambiental decorrente de operação de veículos parciais ou totalmente danificados. Face ao exposto, sugere-se como medida de contenção ao risco que a implantação da Fase L6 seja feita somente a partir de 01 de Janeiro de 2013, desde que seja efetivamente assegurado disponibilizar o combustível apropriado em todo território nacional.

1. Artigo 4º

Substituir as palavras "não queimado" por "evaporado", pois trata-se de combustível evaporado através do sistema de armazenamento e não de resultados de combustão.

Justificativa: Correção de texto.

2. Artigo 5º

Acrescentar a palavra "certificação" (...ensaios de **certificação** de emissões ...)

Justificativa: Adequação do texto para maior clareza

3. Artigo 6º

A frequência de entrega de relatórios deve ser semestral e não trimestral.

Justificativa: Adequação da capacidade de ensaios da indústria mantendo-se a garantia da qualidade das informações

4. Artigo 7º

Propomos nova redação:

"Fica estabelecido a partir de 1º de Janeiro de 2013, que a emissão de óxidos de Nitrogênio obtida com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da NBR 7024 não poderá ultrapassar 1,33 vezes o limite de emissões aplicado de NOx no ciclo urbano da referida Norma para a categoria a qual pertence o veículo."

Justificativa: Adequação da data em função da proposta anterior, entendimento da exigência e correção da norma de referencia.

5. Capítulo V – Artigo 13º - Parágrafo único

Alterar a data de 31.12.2010 para 31.07.2010

Justificativa: Adequação no cronograma visando possibilitar a capacitação por necessária por parte da indústria e tempo hábil para os procedimentos de aquisição e instalação de equipamentos de análise laboratorial.

6. Artigo 15°

Não esta clara a especificação da exigência de limitação da operação do sistema EGR até a pressão atmosférica de 90 kPa e também não foi possível no prazo disponibilizado para a posicionamento quanto à proposta da Resolução efetuar análise técnica consistente. Neste sentido solicitamos:

- a) Que a Comissão Técnica esclareça melhor seus objetivos e anseios quanto à limitação da utilização de EGR
- b) Que seja concedida a AEA a extensão de prazo até a reunião de 16 de Março de 2009, para estudar tecnicamente as implicações desta proposição.

7. Artigo 16°

A exigência de durabilidade mínima de 160.000 km ou dez anos de uso não pode ser atendida de imediato na forma em que se apresenta devido aos seguintes fatores:

- a) Incompatibilidade com especificações internacionais
- b) Falta de clareza sobre possibilidade ou não do uso de recursos de envelhecimento artificial de componentes para demonstrar o efeito da durabilidade
- c) Necessidade de compatibilizar o método de ensaio com a quantidade de produção e de tipos veículos.

Face ao exposto, também neste caso, é necessária extensão do prazo de análise até 16 de março de 2009.

8. Artigo 17°

Eliminar por completo.

Justificativa: Incompatibilidade com determinação da Lei 8723 de 28.10.1993.

9. Artigos 19° e 20°

A data de 01/01/2012 deve ser revista considerando todas as condições de contorno desta proposta de resolução

Justificativa: É consenso geral a necessidade de monitoramento das emissões utilizando recursos de sensoriamento e eletrônica embarcada, contudo a inexistência de uma Regulamentação que ainda deverá ser feita pelo IBAMA, não permite uma análise concreta das necessidades de engenharia e desta forma não é possível fazer avaliação objetiva sobre o tempo necessário para desenvolvimento e capacitação.

10. Artigo 25°

Sugerimos acrescentar a AEA na CAP para fazer parte da análise da Fase P7.

Resultados das análises efetuadas pelas Comissões Técnicas da AEA

1) Quanto à tecnologia a ser utilizada para atendimento aos limites propostos

Diesel:

A maioria dos associados prevê a necessidade do uso do EGR – Exhaust Gas Recirculation (Recirculação dos Gases de Escapamento) para redução dos limites de NOx como controle interno ao motor e Filtros de Material Particulado (DPF) com ou sem catalisador de oxidação (DOC) para controle das emissões de PM – Material Particulado. Estas tecnologias devem ser aplicadas em conjunto com melhoramentos no processo de combustão.

Otto:



O uso de catalisadores e técnicas de combustão mais apuradas serão intensificados para controle de HC, CO e NOx.

2) Quanto ao tempo necessário para desenvolvimento e aplicação da correspondente tecnologia.

Tanto para Diesel como para Otto, qualquer mudança de fase no controle de emissões requer um tempo para desenvolvimento do produto após especificação oficial do combustível de certificação e do combustível comercial. Este tempo varia para cada empresa, mas em regra geral admite-se um período de 36 (trinta e seis meses) para efetivar o desenvolvimento e sua implantação.

Necessidades específicas, tais como motores para dois tipos de combustíveis (Tecnologia Flex) e / ou adaptação de combustível especial, como, por exemplo, gasolina com 22% de álcool, requerem tempo adicional de desenvolvimento.

A duração de desenvolvimento de 36 meses, considerando uso de combustíveis de padrão internacional, engloba o trabalho básico de engenharia, a saber:

- Desenvolvimento do conceito
- Detalhamento de componentes
- Desenvolvimento de componentes
- Validação de componentes em ensaios específicos
- Validação de motores e sistemas de pós tratamento
- Validação de veículos completos
- Ensaios de durabilidade para comprovação da confiabilidade

O ponto crítico do processo de desenvolvimento está em assegurar a Confiabilidade, pois as novas tecnologias, embora conhecidas em aplicações nos países europeus, nos mercados norte americano e japonês, devem ser desenvolvidas de modo a sobreviver com segurança nas condições ambientais brasileiras, resistindo aos riscos de contaminação por combustíveis adulterados e / ou com formulação diferentes daquelas dos países de origem.

3) Quanto aos pré-requisitos de combustíveis para aplicação das novas tecnologias

O ponto mais crítico está no Diesel comercial a ser disponibilizado no Brasil a partir de 2012, pois existirá a possibilidade de abastecimento com combustível de 1800 e 500 PPM (Partes Por Milhão) de Enxofre (S).

Tanto a tecnologia EGR como os Filtros de Partículas, os Catalisadores e os Sistemas de Injeção de alta pressão, são altamente sensíveis as contaminações com teores de Enxofre maiores que 50 PPM.

Motores Diesel leves de alta rotação, são em geral mais sensíveis aos ataques do combustível que os motores Diesel comerciais pesados de baixa rotação.

Os danos decorrentes do uso de combustível com mais que 50 PPM de Enxofre ocorrem em curtíssimo espaço de tempo e podem ser irreversíveis dependendo do grau e intensidade da contaminação. Neste caso, uma vez danificado o componente, não há possibilidade de efetuar sua regeneração.

4) Riscos técnicos da aplicação de novas tecnologias

Os veículos com motores Otto passarão a serem equipados (100% da produção) a partir de 01 de Janeiro de 2011 com o novo sistema eletrônico de diagnose embarcada – OBD (On Board Diagnose), denominado OBDBr2. Esta também é uma tecnologia nova no país e a experiência internacional neste tipo de aplicação demonstra que os primeiros dois anos de uso são críticos e exigem acompanhamento especializado e dedicado por parte da indústria automotiva.



Face ao fato, é presumível esperar que nos anos de 2011 e 2012 serão exigidas dos fabricantes automotivos e seus fornecedores, elevadas capacidades de engenharia dedicada ao tema OBDBr2.

Desenvolvimento de sistemas de controle de emissões que utilizam eletrônica embarcada e sensoramento contínuo requerem grande esforço de desenvolvimento e capacitação tecnológica, inclusive para sua certificação e demonstração de funcionabilidade confiável.

E é fundamental que as regras e condições de controle estejam claramente definidas, caso contrário não é possível prever tempo de projeto e desenvolvimento de componentes e sistemas de forma sistêmica e objetiva.

Associação Brasileira de Engenharia Automotiva

Rua Salvador Correia, 80 – Aclimação

04109 – 070 São Paulo/SP

Tel./Fax: 55 (11) 5575-9043

aea@aea.org.br www.aea.org.br

JOSÉ EDISON PARRO

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ENGENHARIA AUTOMOTIVA
PRESIDENTE

ANEXO N

Prezados senhores:

Revedo as sugestões da AFEEVAS e da AEA para a revisão da Resolução CONAMA para a definição da fase L6, percebemos que ainda há um aspecto a ser modificado na proposta original, o qual tomamos a liberdade de comentar em nível pessoal por não ter sido discutido e aprovado nas reuniões da AFEEVAS. Trata-se do levantamento de valores típicos de aldeídos.

O conceito deste levantamento foi perdido no artigo 6º na medida em que este levantamento deve ser feito uma só vez, e não periodicamente como está proposto, para nortear o IBAMA no aprimoramento do inventário de emissões e para a eventual proposição de limites e ajustes do método de ensaio, caso venha a ser uma exigência de certificação. Por isso, estas medições devem ser realizadas em prazo mais curto e com certa flexibilidade nos critérios técnicos e estatísticos de representatividade que os fabricantes vierem a justificar. Caso esta emissão seja confirmada como significativa (como aponta um trabalho da CETESB feito com 3 veículos apenas), então o assunto deve ser pautado para discussão, com os ajustes de metodologia necessários e a proposição dos limites máximos de emissão.

Desta forma, sugerimos a seguinte redação para os artigos 6º e 13º :

Art. 6º Os fabricantes / importadores deverão fornecer ao IBAMA, até 1º de janeiro de 2010, relatórios de valores típicos da emissão de aldeídos totais oriundos do gás de escapamento de motores do ciclo Diesel.

§1º Os veículos ensaiados devem ser representativos de todos os modelos atualmente em produção, ficando a critério do fabricante a seleção dos veículos e motores considerados como representativos para o fornecimento de valores típicos. §2º Os relatórios de valores típicos devem incluir as eventuais sugestões de adequação da metodologia de medição de aldeídos para aplicação em motores diesel.

Art. 13 O ensaio e a medição de aldeídos [HCO] no gás de escapamento de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto deverão ser efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 12026.



Parágrafo único O procedimento definitivo para medição de aldeídos no gás de escapamento de veículos e motores do ciclo Diesel poderá ser revisado pelo IBAMA até 31/12/2010

Atenciosamente;

Gabriel Murgel Branco
EnvironMentality

ANEXO O

Sugestão discutida na 3ª reunião do GT, em substituição aos Arts. 1º, 2º e 3º:

Art. 1º Fica estabelecida a fase L6 do Proconve, com os limites máximos de emissão de poluentes, constantes na Tabela do Anexo I, para veículos automotores leves de uso rodoviário assim especificados:

- IV- de passageiros;
- V- comerciais com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas;
- VI- comerciais com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas.

ANEXO I

Limites de emissão

VEÍCULOS AUTOMOTORES LEVES DE USO RODOVIÁRIO	PASSAGEIROS		COMERCIAIS, com massa para ensaio:			
			até 1.700 kg		maior que 1.700 kg	
	OTTO	DIESEL	OTTO	DIESEL	OTTO	DIESEL
a) Monóxido de carbono-CO (g/km):	1,30	1,30	1,30	1,30	2,00	2,00
b) Hidrocarbonetos totais-THC (g/km):	0,3 *	-	0,30*	-	0,50*	-
c) Hidrocarbonetos não metanos-NMHC (g/km):	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06
d) Óxidos de nitrogênio-NOx (g/km):	0,08	0,08	0,08	0,08	0,25	0,35
e) Aldeídos-CHO (g/km):	0,02	-	0,02	-	0,03	-
f) Material particulado-MP (g/km):	-	0,025	-	0,030	-	0,040
g) Monóxido de carbono em marcha lenta (vol.):	0,3%	-	0,3%	-	0,3%	-

Obs:

* b) Hidrocarbonetos totais - THC (g/km), somente p/ veículos à gás natural.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA



Procedência: 3º GT PROCONVE L6

Data: 30 de março de 2009

Processo nº 02000.003261/2008-72

Assunto: Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.

Proposta de Resolução
Sistematização das propostas atualizada até a 2ª Reunião
Com Emendas

Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves novos de uso rodoviário e dá outras providências.

ÍTEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
4	MME	<u>PROPOSTA:</u> ALTERAR para:- Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves novos a diesel de uso rodoviário e dá outras providências. <u>JUSTIFICATIVA:</u> Esta resolução deveria tratar apenas de diesel.
2	PETROBRAS	<u>PROPOSTA:</u> ALTERAR para:- Dispõe sobre a nova fase de exigência do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário novos (Fase L6) e dá outras providências. <u>JUSTIFICATIVA:</u> Correspondência com a Resolução 403/2008 para veículos pesados que inclui o termo "novos" e a fase do PROCONVE.
3	CNT	<u>PROPOSTA:</u> ALTERAR para:- Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário do ciclo diesel e dá outras providências. <u>JUSTIFICATIVA:</u> Considera-se que no momento a resolução deva estabelecer regulamentação apenas para os veículos automotores leves do ciclo diesel, de acordo com os seguintes fundamentos: i) a Resolução Conama 403/2008 em seu art. 10 diz claramente que "o Conama elaborará e deliberará em regime de urgência proposta de Resolução estabelecendo novos limites máximos de emissão de poluentes e a respectiva data de implantação para veículos leves dotados de motor do ciclo Diesel." Dessa forma, os conselheiros deliberaram conscientes sobre as possibilidades do cumprimento deste artigo - elaboração de uma resolução em exíguo prazo - considerando apenas, e muito claramente os veículos do ciclo Diesel. Em momento algum, passou pelas nossas mãos, seja em forma de emenda ou proposição em plenário, a possibilidade de se fazer em tão curto prazo uma proposta que

		abrangesse os demais ciclos. Os conselheiros tinham na ocasião pleno conhecimento das especificidades de nossos combustíveis e, portanto da complexidade de uma proposta abrangente, a exigir prazo maior. A CNT considera um desrespeito ao comando do Conama a proposta de se fazer de modo diferente do determinado, e, portanto, solicita um parecer jurídico sobre esse ponto; ii) — de acordo com TAC, estabelecido entre o Ministério Público e os agentes envolvidos no cumprimento da Resolução Conama n.º 15, foi determinada a elaboração de um estudo, no valor de R\$500 mil, que pudesse subsidiar os próximos passos de regulamentação no âmbito do PROCONVE, com vistas à gestão, eficiente e eficaz, da qualidade do ar. De modo que, considerando que esse estudo já tem dotação orçamentária para se iniciar, achamos prematura a proposta de se regulamentar, neste momento, além do ciclo Diesel, pois os resultados pretendidos estarão, justamente, voltados para o estabelecimento de parâmetros mais adequados para a próxima fase do Programa; iii) — é do conhecimento de todos que a fase L5 para os veículos leves, ainda em desenvolvimento, está sendo plenamente cumprida, não ensejando, portanto, qualquer ação imediata de implantação, em regime de urgência de uma nova fase; iv) — durante as discussões no GT, quando apresentamos também nossas considerações para que a proposta se atenha aos veículos do ciclo Diesel, todas as argumentações (gentileza resgatar os documentos de ajuda memória) se alicerçaram apenas em justificativas administrativas. Predominou a argumentação de que sempre se trata veículo leve dessa forma conjunta, portanto, deve continuar dessa forma. Pensamos que a perda de qualidade advinda da possibilidade de se fazer uma resolução dissociada com a realidade social, os impactos econômicos e de fatos e dados sobre a qualidade do ar, não pode ser sustentada por uma argumentação meramente administrativa; v) — como empresários do transporte, atuando no fomento à constante renovação de frota, com sucesso no que se refere aos veículos leves (vejam a frota de táxi nacional), temos absoluta consciência do que pode significar para o setor, a um custo socioeconômico significativo, uma regulamentação que coloque veículos com uma determinada característica que leve à incompatibilidade com a capacidade de distribuição de combustível adequado;
--	--	---

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 pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno; e

Considerando a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, como parte integrante da Política Nacional de Meio Ambiente;

Considerando as prescrições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, instituído pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente através da Resolução CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986, e demais resoluções complementares;

Considerando que as tendências das projeções do inventário de fontes móveis até o ano de 2030 indicam a necessidade de maior severidade na redução das emissões dos óxidos de nitrogênio [NOx] e dos hidrocarbonetos [HC] pelos veículos automotores, poluentes esses formadores do ozônio troposférico;

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
------	-------	--------------------------

4	CNT	<u>PROPOSTA:</u> EXCLUIR CONSIDERANDO ACIMA <u>JUSTIFICATIVA:</u> A proposta de supressão deste considerando vai ao encontro da informação de que estudos mais especializados serão desenvolvidos, por determinação do TAC já mencionado. Não que tais projeções não sejam válidas, apenas reforçando que poderão surgir novos elementos a dar balizamento maior para a determinação dos parâmetros de emissões.
---	-----	--

Considerando que levantamentos preliminares da emissão de aldeídos por motores do ciclo Diesel indicam que estes motores possuem alto potencial de emissão deste poluente, com destaque para o formaldeído;

I TEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
4	ANFAVEA	<u>PROPOSTA:</u> EXCLUIR CONSIDERANDO ACIMA <u>JUSTIFICATIVA:</u> Eliminar e aguardar os resultados obtidos com os veículos pesados, conforme Res. Conama nº 403/2008.
2	CNT	<u>PROPOSTA:</u> EXCLUIR CONSIDERANDO ACIMA <u>JUSTIFICATIVA:</u> O considerando proposto não tem sustentação adequada para ser apresentado como tal — "preliminares", "indicam" — Parece-se mais adequado aguardar os testes oriundos da Resolução n.º 403.

Considerando as necessidades de disponibilização comercial de combustíveis automotivos adequados ao atendimento desta nova fase de controle de emissões,

I TEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
4	CNT	<u>PROPOSTA:</u> EXCLUIR CONSIDERANDO ACIMA <u>JUSTIFICATIVA:</u> Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel.

Considerando a necessidade do contínuo desenvolvimento do PROCONVE, resolve:

I TEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
4	MME	<u>PROPOSTA:</u> INCLUIR: Considerando o artigo 10 da Resolução CONAMA n.º 403, de 11 de novembro de 2008; <u>JUSTIFICATIVA:</u> Esta resolução deveria ser apenas para o diesel
2	MME	<u>PROPOSTA:</u> INCLUIR: — Considerando 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 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 tecnoló-

		gica-de-motores-veiculares-e-de-veiculos-automotores-às-novas-exigências-de controle-da-poliuição; JUSTIFICATIVA: Sugerimos os parágrafos acima, constantes também da Resolução Conama N° 403 de 11 de novembro de 2008, por entendermos que, em similaridade à esta resolução, tais premissas sejam essenciais ao estabelecimento de limites de emissões veiculares por veículos automotores leves.
3	PETROBRAS	APROVADA - - PROPOSTA: EXCLUIR TODOS OS CONSIDERANDOS E INSERIR OS SEGUINTE (retirados da Resolução Conama 403): 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 pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993, 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 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 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 leves, nacionais e importados, visando a redução da poluição do ar nos centros urbanos do país e a economia de combustível; Considerando a necessidade de aprimorar o conhecimento sobre a emissão de dióxido de carbono e de aldeídos por motores do ciclo Diesel, resolve: JUSTIFICATIVA: Os "considerandos" da Resolução CONAMA 403/2008 estão mais claros e completos que os dessa minuta, sendo necessário apenas a correção do termo pesados para leves. Além disso, justificativas para considerandos, relacionadas com "levantamentos preliminares" e "projeções de inventários", devem ser baseadas em trabalhos publicados e necessariamente citados.
4	CNT	PROPOSTA: INSERIR: " Considerando que a Resolução Conama nº 403, de 2008, estabelece em seu art. 10 que "o Conama elaborará e deliberará em regime de urgência proposta de Resolução estabelecendo novos limites máximos de emissão de poluentes e a respectiva data de implantação, para veículos leves dotados de motor de ciclo Diesel;" JUSTIFICATIVA: Fundamentar a elaboração desta resolução.
5	MPF	APROVADA - - PROPOSTA: INSERIR: Considerando os princípios da educação e informação ambiental, expressos no art. 225, §1º, VI da Constituição Federal; art. 9º, XI,

		da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 e no Princípio 10 da Declaração do Rio de Janeiro de 1982.
		JUSTIFICATIVA: base legislativa para o artigo 31 proposto
6	MPF	APROVADA - - PROPOSTA: INSERIR: Considerando a necessidade de promover a conscientização da população, com relação à questão da poluição do ar por veículos automotores, JUSTIFICATIVA: transcrição de considerando já constante da Resolução CONAMA nº 251/1999, a qual exige publicidade limitada sobre a emissão de poluentes.



CAPÍTULO I DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS

OPÇÃO Nº 1						
<u>Art. 1º Fica estabelecida a fase L6 do Proconve, com os limites máximos de emissão de poluentes constantes na Tabela do Anexo I, para veículos automotores leves de uso rodoviário assim especificados:</u> I— de passageiros; II— comerciais com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (um mil e setecentos) quilogramas; III— comerciais com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (um mil e setecentos) quilogramas.						
VEÍCULOS AUTOMOTORES LEVES DE USO-RODOVIÁRIO	PASSAGEIROS		COMERCIAIS, com massa para ensaio:			
			até 1.700 kg		maior que 1.700 kg	
	OTTO	DIESEL	OTTO	DIESEL	OTTO	DIESEL
a) Monóxido de carbono-CO (g/km):	1,30	1,30	1,30	1,30	2,00	2,00
b) Hidrocarbonetos totais-THC (g/km):	0,3 ¹	-	0,30 ¹	-	0,60 ¹	-
c) Hidrocarbonetos não metanos-NMHC (g/km):	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06
d) Óxidos de nitrogênio-NOx (g/km):	0,08	0,08	0,08	0,08	0,25	0,35
e) Aldeídos-CHO (g/km):	0,02	-	0,02	-	0,03	-
f) Material particulado-MP (g/km):	-	0,025	-	0,030	-	0,040
g) Monóxido de carbono em marcha lenta (vol-%)	0,3%	-	0,3%	-	0,3%	-
ANEXO-I						
Limites de emissão						

Obs:-

* b) Hidrocarbonetos totais - THC (g/km), somente p/ veículos a gás natural;

APROVADO - -

OPÇÃO N° 2

Art. 1º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves de passageiros, de uso rodoviário [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx): 0,08 g/km;
- e) Aldeídos (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- f) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;
- g) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,3% em volume.

Art. 2º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx): 0,08 g/km;
- e) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- f) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,030 g/km;
- g) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume.

Art. 3º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 2,00 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,50 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,25 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,35 g/km;
- f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,03 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,040 g/km;

h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume.



Art. NOVO Os limites máximos estabelecidos nos artigos acima entram em vigor conforme cronograma abaixo:

I - Veículos leves do ciclo Diesel: 100% a partir de janeiro de 2013.

II - Veículos leves do ciclo Otto: a partir de 1º de janeiro de 2014 para os novos modelos e a partir de 1º de janeiro de 2015 para os demais.

Art. 4º A partir de cento e oitenta dias da data de publicação desta Resolução, fica estabelecido para as novas homologações, o limite de 1,5 (um e meio) grama de combustível evaporado por ensaio para a emissão evaporativa, (conforme NBR 11.481) de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.

APROVADA - -
PROPOSTA ANFAVEA

Art. 4º A partir de 1º de janeiro de 2012, fica estabelecido para as novas homologações o limite de 1,5 (um e meio) grama de combustível evaporado por ensaio para a emissão evaporativa (conforme NBR 11.481), de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do Ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.

Parágrafo único. Opcionalmente, para este ensaio, poderá ser utilizada a câmara selada de volume variável conforme o procedimento descrito no "Code of Federal Regulations, Volume 40, Parte 86", dos Estados Unidos da América, utilizando-se o limite de 2,0 (dois) gramas de combustível evaporado por ensaio para a emissão evaporativa.

~~Parágrafo único: A SER FORMULADO PELA ANFAVEA E APRESENTADO NA PRÓXIMA REUNIÃO.~~

Art. 5º Os fabricantes / importadores deverão incluir em todos os relatórios de ensaios de emissão, conforme NBR-6601, a partir de 30 (trinta) dias após a publicação desta, os valores da emissão de dióxido de carbono oriundo de gases de escape de veículos leves.

Art. 6º NOVO ARTIGO A SER FORMULADO PELA ANFAVEA SOBRE DESENVOLVIMENTO DE TECNOLOGIA PARA O ENSAIO DE EMISSÃO DE ALDEÍDOS TOTAIS PARA VEÍCULOS LEVES.

APROVADA - -
PROPOSTA ANFAVEA

Art. 6º Os fabricantes e importadores de veículos leves do Ciclo Diesel, destinados ao mercado nacional, devem apresentar ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, até 31 de dezembro de 2013, relatório de valor típico de emissão de escape de aldeídos totais (CHO), medidos no ciclo de condução conforme NBR-6601 e expresso em gramas por quilômetro (g/km), de todos os seus modelos em comercialização.

Parágrafo único: A emissão de aldeídos totais (CHO) deve ser medida conforme procedimento a ser determinado, até 31 de dezembro de 2011, pelo IBAMA.

Art. 7º Os fabricantes / importadores de veículos automotores leves deverão apresentar ao IBAMA valores típicos de emissão de óxidos de nitrogênio, obtidos com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da NBR 7024, de todos os seus modelos em comercialização no território nacional, segundo os seguintes prazos:

I - Veículos Leves do Ciclo Diesel, a partir de 1º de janeiro de 2013 até 31 de dezembro do mesmo ano;

II - Veículos leves do ciclo Otto, a partir de 1º de janeiro de 2014 até 31 de dezembro de 2015.

CONAMA/MA-4
Fls. 271
Processo: 9261/08
12

CAPÍTULO II
DOS COMBUSTÍVEIS DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES

~~Art. 8º As características dos combustíveis de referência gasolina, álcool etílico combustível e gás natural veicular - GNV, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993,~~

APROVADA - -

PROPOSTA DA ANP

Art. 8º As especificações dos combustíveis de referência, gasolina, álcool etílico combustível e gás combustível, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do Art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

REVER O TEXTO COM RELAÇÃO A GNV - ANP

§1º A mistura gasolina e álcool etílico anidro combustível deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis de referência, contendo 22% mais ou menos 1,0 % em volume de álcool etílico anidro combustível, conforme estabelecido no art.9º da Lei 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§2º Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e GNV padrões de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação.

§3º O óleo Diesel de referência para a homologação está definido no Regulamento Técnico nº 06/2008 da Resolução ANP nº 40/2008 ou da que venha a substituí-la.

§4º Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações constantes no Anexo II.

CAPÍTULO III
DOS COMBUSTÍVEIS COMERCIAIS E SUAS ESPECIFICAÇÕES

~~Art. 9º As características da gasolina, do álcool e do GNV comerciais, para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 1993.~~

APROVADA - -

Proposta ANP

Art. 9º As especificações dos combustíveis comerciais, gasolina, álcool etílico combustível e gás natural para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do Art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
4	MME	<u>PROPOSTA: ALTERAR para:</u> As características do diesel comercial da gasolina, do álcool e do GNV comerciais, para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 1993.

		JUSTIFICATIVA: Sugerimos que se separem as discussões sobre os limites de emissões para os veículos do ciclo Otto das discussões par veículos a diesel.
2	ANP	APROVADO PROPOSTA: ALTERAR para: As características da gasolina, e do álcool etílico combustível E DO GÁS NATURAL e de GNV comerciais, para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela ANP, em prazo compatível com para e o disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993. JUSTIFICATIVA: Supressão do termo GNV comercial, pois não há especificação exclusiva para esse fim, entretanto, há especificação para Gás Natural - GN. Atualmente, o GN utilizado no Brasil é destinado aos seguintes usos: geração termoeletrica, industrial, comercial, doméstico e, veicular.
3	GNT	PROPOSTA: ALTERAR CAPUT do art. 9º para: Art. 9º (ANTIGO 52º DO Art. 9º) O óleo diesel para atendimento dos limites de faço LDC do PROCONVE será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 01/01/2013, e posteriormente, aos demaís veículos dos municípios e micro regiões definidos na Resolução CONAMA n.º 373/2006. JUSTIFICATIVA: Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel.



§1º Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e do GNV comercial, para fins de distribuição e consumo.

I TEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
1	MME	PROPOSTA: ELIMINAR o §1º; JUSTIFICATIVA: A especificação de combustíveis é de competência legal da ANP, competência esta atribuída pela Lei 9.478/97. Ao se especificar combustíveis nessa Resolução, comete-se usurpação de competência da ANP. Segundo doutrina consolidada, nem mesmo a ausência por parte da Agência legítima quem quer que seja a normatizar matéria afeta a si. Portanto, mesmo que a ANP não especifique no prazo estabelecido, não poder-se-á adotar a especificação proposta por esta resolução. Ademais, ao se manter o §1º, estar-se-á ou cerceando a liberdade e a necessidade de revisão da mistura ou submetendo esta norma à obsolescência. Cabe à ANP, única e exclusivamente, a elaboração de especificações técnicas de combustíveis de referência e comercial. Ao Conama cabe apenas o estabelecimento de limites de emissões veiculares.
2	ANP	PROPOSTA: EXCLUIR §1º; JUSTIFICATIVA: Diante do fato de que a minuta de Resolução proposta invade a atribuição desta Agência, conforme art.8, XVIII, da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, ao determinar as características e limites constantes do Anexo II. Cabe à ANP posicionar-se no sentido de excluir da minuta de Resolução supracitada a definição das características dos combustíveis em questão, mesmo que indicativas.
3	UNICA	PROPOSTA: RECOMENDA que a especificação indicativa, a ser incluída no anexo da Resolução Conama siga a NOVA ESPECIFICAÇÃO que será definida pela ANP para o "ETANOL" JUSTIFICATIVA: Os limites de emissão propostos podem ser atendidos pela atual especificação dada para álcool etílico pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Res. ANP 36/2005). Entretanto, como uma especificação ligeiramente diferente da que está em vigor será, nos próximos dias, colocada em consulta pública pela referida Agência, é recomendável que a especificação indicativa, a ser incluída no anexo da Resolução Conama siga a nova especificação que será definida pela ANP.

		Aproveitar e adotar a nomenclatura sistemática para designar o "álcool etílico", ou seja, adotar o nome "etanol" no texto da Resolução CONAMA. O nome etanol, que observa a nomenclatura científica, foi adotado mundialmente para designar o álcool etílico. Nesse sentido, a própria ANP publicou a Consulta Pública nº 1/2009 que propõe a adequação de seus regulamentos de forma a adotar o nome "etanol".
4	AFEEVAS	PROPOSTA: Que se CONSIDERE a NOVA ESPECIFICAÇÃO para GASOLINA JUSTIFICATIVA: A AFEEVAS acredita que os limites de emissão propostos podem ser atendidos com a gasolina disponível atualmente no mercado, não sendo imprescindível especificar uma nova gasolina de referência para a fase L6 do PROCONVE. Entretanto, entendendo que uma nova gasolina reformulada, baseada na especificação indicativa do anexo, poderá contribuir ainda mais para a melhoria da qualidade ambiental, bem como para o estabelecimento da fase L7, a ser discutida oportunamente, a AFEEVAS apóia e recomenda o desenvolvimento de novos padrões de qualidade para o produto, tanto para gasolina de referência como para uso comercial, objetivando a adoção e disponibilização do produto ao mercado no menor prazo possível.
5	CNT	PROPOSTA: EXCLUIR §1º: JUSTIFICATIVA: Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel.

§2º O óleo diesel para atendimento dos limites da fase L6 do PROCONVE será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 01/01/2012, e posteriormente, aos demais veículos dos municípios e micro regiões definidos na Resolução CONAMA n.º 373/2006.



ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
4	MME	PROPOSTA: ALTERAR a data de 1º de janeiro de 2012. JUSTIFICATIVA: Em razão da incompatibilidade com o art. 7º da Lei 8.723/93, este prazo deverá ser modificado.
2	PETROBRAS	PROPOSTA: ALTERAR para: O óleo diesel comercial para uso dos veículos homologados nos para atendimento dos limites da fase L6 do PROCONVE, definido no Regulamento Técnico nº 04/2007 da Resolução ANP nº 32/2007, será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 01/01/2012, e posteriormente, aos demais veículos dos municípios e micro regiões definidos na Resolução CONAMA n.º 373/2006. JUSTIFICATIVA: O óleo Diesel adequado à Fase L6 (50 ppm de enxofre) já foi definido na citada Resolução.
3	ANP	PROPOSTA: ALTERAR para 1º de janeiro de 2013 a data para o início da fase L6 do PROCONVE. JUSTIFICATIVA: A fim de que exista tempo hábil para o desenvolvimento das especificações dos combustíveis de referência.
4	ANFAVEA	APROVADA -- PROPOSTA: ALTERAR DATA para 01/01/2013 JUSTIFICATIVA:
5	CNT	PROPOSTA: EXCLUIR §2º, transformando-o, com alterações, no caput, conforme proposto acima JUSTIFICATIVA: Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel.

§3º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo II, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do GNV padrão de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio.

		Aproveitar e adotar a nomenclatura sistemática para designar o "álcool etílico", ou seja, adotar o nome "etanol" no texto da Resolução CONAMA. O nome etanol, que observa a nomenclatura científica, foi adotado mundialmente para designar o álcool etílico. Nesse sentido, a própria ANP publicou a Consulta Pública nº 1/2009 que propõe a adequação de seus regulamentos de forma a adotar o nome "etanol".
4	AFEEVAS	PROPOSTA: Que se CONSIDERE a NOVA ESPECIFICAÇÃO para GASOLINA JUSTIFICATIVA: A AFEEVAS acredita que os limites de emissão propostos podem ser atendidos com a gasolina disponível atualmente no mercado, não sendo imprescindível especificar uma nova gasolina de referência para a fase L6 do PROCONVE. Entretanto, entendendo que uma nova gasolina reformulada, baseada na especificação indicativa do anexo, poderá contribuir ainda mais para a melhoria da qualidade ambiental, bem como para o estabelecimento da fase L7, a ser discutida oportunamente, a AFEEVAS apóia e recomenda o desenvolvimento de novos padrões de qualidade para o produto, tanto para gasolina de referência como para uso comercial, objetivando a adoção e disponibilização do produto ao mercado no menor prazo possível.
5	CNT	PROPOSTA: EXCLUIR §1º: JUSTIFICATIVA: Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel.

§2º O óleo diesel para atendimento dos limites da fase L6 do PROCONVE será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 01/01/2012 2013, e posteriormente, aos demais veículos dos municípios e micro regiões definidos na Resolução CONAMA n.º 373/2006.

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
1	MME	PROPOSTA: ALTERAR a data de 1º de janeiro de 2012. JUSTIFICATIVA: Em razão da incompatibilidade com o art. 7º da Lei 8.723/93, este prazo deverá ser modificado.
2	PETROBRAS	PROPOSTA: ALTERAR para: O óleo diesel comercial para uso dos veículos homologados nos para atendimento dos limites da fase L6 do PROCONVE, definido no Regulamento Técnico nº 04/2007 da Resolução ANP nº 32/2007, será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 01/01/2012, e posteriormente, aos demais veículos dos municípios e micro regiões definidos na Resolução CONAMA n.º 373/2006. JUSTIFICATIVA: O óleo Diesel adequado à Fase L6 (50 ppm de enxofre) já foi definido na citada Resolução.
3	ANP	PROPOSTA: ALTERAR para 1º de janeiro de 2013 a data para o início da fase L6 do PROCONVE. JUSTIFICATIVA: A fim de que exista tempo hábil para o desenvolvimento das especificações dos combustíveis de referência.
4	ANFAVEA	APROVADA - - PROPOSTA: ALTERAR DATA para 01/01/2013 JUSTIFICATIVA:
5	CNT	PROPOSTA: EXCLUIR §2º, transformando-o, com alterações, no caput, conforme proposto acima JUSTIFICATIVA: Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel.

§3º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo II, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do GNV padrão de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio.



CONAMA/MMA
 Fls. 274
 Processo 3261/08
 Rubrica

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
1	MME	PROPOSTA: ELIMINAR o §3º do Art. 9º: JUSTIFICATIVA: A especificação de combustíveis é de competência legal da ANP, competência esta atribuída pela Lei 9.478/97. Não cabe ao Conama autorizar especificações diferentes das que almeja. Quanto ao Anexo II, ao especificar combustíveis nessa Resolução comete-se usurpação de competência da ANP. Segundo doutrina consolidada, nem mesmo a ausência por parte da Agência legitima quem quer que seja a normatizar matéria afeta a si. Portanto, mesmo que a ANP não especifique no prazo estabelecido, não poder-se-á adotar a especificação proposta por esta resolução. Ademais, ao se manter o §1º, estar-se-á ou cerceando a liberdade e a necessidade de revisão da mistura ou submetendo esta norma à obsolescência. Cabe à ANP, única e exclusivamente, a elaboração de especificações técnicas de combustíveis de referência e comercial. Ao Conama cabe apenas o estabelecimento de limites de emissões veiculares.
2	ANP	PROPOSTA: ALTERAR para: A ANP, como órgão federal regulador, especificará e poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes das aquelas indicadas no Anexo II, garantindo um baixo teor de enxofre e com características compatíveis com as da gasolina e do álcool etílico combustível e de GNV padrão de ensaio de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio quando comparado com o combustível de referência. JUSTIFICATIVA: Nova redação de acordo com as propostas sugeridas para os itens anteriores.
3	AFEEVAS	PROPOSTA: Que se CONSIDERE a NOVA ESPECIFICAÇÃO para GASOLINA JUSTIFICATIVA: A AFEEVAS acredita que os limites de emissão propostos podem ser atendidos com a gasolina disponível atualmente no mercado, não sendo imprescindível especificar uma nova gasolina de referência para a fase L6 do PROCONVE. Entretanto, entendendo que uma nova gasolina reformulada, baseada na especificação indicativa do anexo, poderá contribuir ainda mais para a melhoria da qualidade ambiental, bem como para o estabelecimento da fase L7, a ser discutida oportunamente, a AFEEVAS apóia e recomenda o desenvolvimento de novos padrões de qualidade para o produto, tanto para gasolina de referência como para uso comercial, objetivando a adoção e disponibilização do produto ao mercado no menor prazo possível.
4	CNT	PROPOSTA: EXCLUIR §3º: JUSTIFICATIVA: O diesel comercial de baixo teor de enxofre tem prazo de especificação já definido - 31 de outubro de 2009.

Art. 10. Competirá à ANP a apresentação do plano de abastecimento de combustíveis necessários ao cumprimento desta Resolução, dando ampla publicidade ao seu conteúdo, especialmente aos Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia.

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
4	CNT	PROPOSTA: ALTERAR para:- Competirá à ANP a apresentação do plano de abastecimento de combustível necessário combustíveis necessários ao cumprimento desta Resolução, dando ampla publicidade ao seu conteúdo, especialmente aos Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia. JUSTIFICATIVA:-

§1º Produtores, importadores, distribuidores e revendedores de combustíveis deverão apresentar à ANP, nos prazos por ela determinados, as informações necessárias para a elaboração desse plano.

§2º O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilidade do combustível no volume e antecedência necessários, que permitam a um veículo da fase L6 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o combustível especificado pela ANP.

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
1	PETROBRAS	APROVADA - - PROPOSTA: ALTERAR o §2º para: O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilidade do combustível no volume e antecedência necessários, bem como a sua distribuição em postos geograficamente localizados, que permitam a um veículo da fase L6 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o combustível especificado pela ANP. JUSTIFICATIVA:
2	CNT	PROPOSTA: ALTERAR para: §2º O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilidade do combustível no volume e antecedência necessários, que permitam a um veículo da fase L6 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o combustível especificado pela ANP. JUSTIFICATIVA:



CAPÍTULO V DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
1	PETROBRAS	PROPOSTA: ALTERAR PARA CAPÍTULO IV JUSTIFICATIVA: Numeração errada. Não há no texto proposto capítulo III.

Art. 11. Para a medição da emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais, os quais são ensaiados segundo o procedimento da Norma Brasileira NBR 6601 (versão-2005), permanecem os critérios estabelecidos na Resolução CONAMA nº 18, de 06 de maio de 1986.

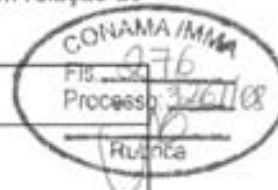
ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
4	ANP	PROPOSTA: ALTERAR para: Para a medição da emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais, os quais são ensaiados segundo o procedimento da Norma Brasileira NBR 6601 (versão-2005), permanecem os critérios estabelecidos na Resolução CONAMA nº 18, de 06 de maio de 1986; JUSTIFICATIVA:
2	CNT	PROPOSTA: ALTERAR para: Para a medição da emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo diesel, os quais são ensaiados segundo o procedimento da Norma Brasileira NBR 6601 (versão-2005), permanecem os critérios estabelecidos na Resolução CONAMA nº 18, de 06 de maio de 1986; JUSTIFICATIVA: Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel.

Art. 12. Todos os modelos de veículos que apresentarem produção anual acima de 33% equipados com sistemas de condicionamento de ar no habitáculo de motorista / passageiros deverão ser ensai-

ados observando-se a prescrição n.º A4 do Anexo A da Norma Brasileira ABNT NBR 6601, de (versão-2005).

Parágrafo único. Os veículos enquadrados no caput deste artigo ficam obrigados a atender, inclusive, a exigência do artigo 7º desta Resolução quanto ao limite de NOx no ciclo estrada, em relação ao ciclo urbano.

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
1	ANFAVEA	APROVADA - - <u>PROPOSTA:</u> EXCLUIR PARÁGRAFO ÚNICO <u>JUSTIFICATIVA:</u> Eliminar e aguardar os resultados obtidos com os veículos pesados, conforme res. Conama nº 403/2008.
2	CNT	APROVADA - - <u>PROPOSTA:</u> EXCLUIR PARÁGRAFO ÚNICO <u>JUSTIFICATIVA:</u> Manter coerência com as proposta já apresentada e justificada (ver artigo 4º).



Art. 13. O ensaio e a medição de aldeídos [HCO] no gás de escapamento de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto deverão ser efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 12026.

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
4	MME	<u>PROPOSTA:</u> ELIMINAR o Art. 13º; <u>JUSTIFICATIVA:</u> Sugerimos que se separem as discussões sobre os limites de emissões para os veículos do ciclo Otto das discussões por veículos a diesel.
2	CNT	<u>PROPOSTA:</u> EXCLUIR Art. 13- <u>JUSTIFICATIVA:</u> Manter coerência com as proposta já apresentada e justificada (ver artigo 3º).

Parágrafo único. O procedimento para medição de aldeídos no gás de escapamento de veículos leves do ciclo Diesel deverá ser estabelecido pelo IBAMA até 31/12/2010

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
4	MME	<u>PROPOSTA:</u> TRANSFORMAR o PARÁGRAFO ÚNICO do Art. 13º NO CAPUT deste mesmo Art; <u>JUSTIFICATIVA:</u> Sugerimos que se separem as discussões sobre os limites de emissões para os veículos do ciclo Otto das discussões por veículos a diesel.
2	AEA	<u>PROPOSTA:</u> ALTERAR A DATA de 31/12/2010 para 31/07/2010 <u>JUSTIFICATIVA:</u> Adequação no cronograma visando possibilitar a capacitação por necessária por parte da indústria e tempo hábil para os procedimentos de aquisição e instalação de equipamentos de análise laboratorial.
3	UNICA	<u>PROPOSTA:</u> ALTERAR A DATA de 31.12.2010 para 31.07.2010 <u>JUSTIFICATIVA:</u> Há condições técnicas para a adequação da metodologia existente para a medição de aldeídos aos veículos do ciclo Diesel em prazo inferior ao inicialmente proposto. Essa antecipação também disponibiliza mais tempo para que os laboratórios dos fabricantes de veículos e motores possam adquirir, instalar e iniciar a operação da instrumentação analítica necessária.



4	ANFAVEA	APROVADA - - <u>PROPOSTA:</u> EXCLUIR PARÁGRAFO ÚNICO <u>JUSTIFICATIVA:</u> Eliminar e aguardar os resultados obtidos com os veículos pesados, conforme res. Conama nº 403/2008.
5	CNT	<u>PROPOSTA:</u> EXCLUIR PARÁGRAFO ÚNICO <u>JUSTIFICATIVA:</u> Manter coerência com as propostas já apresentadas e justificadas (ver artigo 3º).
6	GABRIEL BRANCO	<u>PROPOSTA:</u> ALTERAR PARÁGRAFO ÚNICO para: Parágrafo único - O procedimento definitivo para medição de aléidos no gás de escapamento de veículos e motores do ciclo Diesel deverá ser estabelecido e poderá ser revisado pelo IBAMA até 31/12/2010; <u>JUSTIFICATIVA:</u> O conceito deste levantamento foi perdido no artigo 6º na medida em que este levantamento deve ser feito uma só vez, e não periodicamente como está proposto, para nortear o IBAMA no aprimoramento do inventário de emissões e para a eventual proposição de limites e ajustes do método de ensaio, caso venha a ser uma exigência de certificação. Por isso, estas medições devem ser realizadas em prazo mais curto e com certa flexibilidade nos critérios técnicos e estatísticos de representatividade que os fabricantes vierem a justificar. Caso esta emissão seja confirmada como significativa (como aponta um trabalho da CETESB feito com 3 veículos apenas), então o assunto deve ser pautado para discussão com os ajustes de metodologia necessários e a proposição dos limites máximos de emissão.

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
1	PETROBRAS	<u>PROPOSTA:</u> ALTERAR para CAPÍTULO V <u>JUSTIFICATIVA:</u> Numeração errada. Não há no texto proposto capítulo III.

~~Art. 14. No período de 01/01/2012 a 31/12/2012 será admitido o fornecimento do óleo diesel comercial que atenda a especificação de que trata a Resolução ANP nº 32/2007, para utilização em veículos do ciclo Diesel que atendam a Fase L6, no lugar do óleo diesel S10 comercial.~~

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
4	MME	<u>PROPOSTA:</u> ALTERAR o prazo de 01/01/2012 a 31/12/2012; <u>JUSTIFICATIVA:</u> Em razão da incompatibilidade com o art. 7º da Lei 8.723/93, este prazo deverá ser modificado.
2	PETROBRAS	APROVADA - - <u>PROPOSTA:</u> EXCLUIR Art. 14 <u>JUSTIFICATIVA:</u> Entende-se que o diesel S-50 é adequado para a fase L6, não comprometendo assim o volume ofertado de diesel S-10 para o segmento de veículos pesados. Ver § 2º do Art. 9º acima.
3	ANFAVEA	APROVADA - - <u>PROPOSTA:</u> EXCLUIR Art. 14 <u>JUSTIFICATIVA:</u> Eliminar, considerando início da fase L6 em 2013, coincidindo com a disponibilidade do diesel S10 comercial.
4	CNT	APROVADA - - <u>PROPOSTA:</u> EXCLUIR Art. 14

JUSTIFICATIVA: Conforme já fundamentado esta fase do Proconve deve coincidir com a disponibilidade do Diesel S 10, prevista na Conama 403, já inúmera vezes citada.

Art. 15. Os veículos cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapamento [EGR] estes deverão operar até a pressão de 90 Kpa.

APROVADA --
PROPOSTA ANFAVEA

Art. 15. Os veículos, cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapamento (EGR), devem ter garantido por seus fabricantes e importadores de que este sistema tem condições técnicas de operar em altitudes de até 1000 metros.

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
1	AEA	PROPOSTA: SOLICITAMOS que a COMISSÃO TÉCNICA ESCLAREÇA MELHOR seus objetivos e anseios quanto à limitação da utilização de EGR e que SEJA CONCEDIDA À AEA A EXTENSÃO DE PRAZO até a reunião de 16 de Março de 2000, para estudar tecnicamente as implicações desta proposição. JUSTIFICATIVA: Não esta clara a especificação da exigência de limitação da operação do sistema EGR até a pressão atmosférica de 90 KPa e também não foi possível no prazo disponibilizado para a posicionamento quanto à proposta de Resolução efetuar análise técnica consistente.
2	UNICA	PROPOSTA: ALTERAR para: Os veículos cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapamento [EGR] estes deverão operar deverão garantir a operação até a pressão de 90 Kpa. JUSTIFICATIVA: Adequação de forma para maior clareza do texto.
3	ANFAVEA	PROPOSTA: ALTERAR para: Para a realização dos ensaios de certificação fica a critério do agente técnico conveniado do IBAMA a indicação do laboratório de ensaio de emissões. JUSTIFICATIVA: Garantir o direito do agente técnico conveniado de indicar o laboratório de ensaio de emissões.
5	CNT	PROPOSTA: ALTERAR PARA: Os veículos cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapamento [EGR] estes deverão operar até a pressão atmosférica de 90 Kpa. JUSTIFICATIVA: Maior clareza na redação.



Art. 16. A partir de 01/01/2012, as novas homologações de veículos leves de passageiros ou de uso comercial do ciclo Diesel deverão comprovar uma durabilidade de 160.000 (cento e sessenta mil quilômetros) ou dez anos de uso quanto a peças, componentes e sistemas diretamente relacionados com sistemas de controle de emissões.

APROVADA --
PROPOSTA ANFAVEA

Art. 16. A partir de 1º de janeiro de 2013, as novas homologações de veículos leves do Ciclo Diesel deverão comprovar o atendimento aos limites máximos de emissão de poluentes regulamentados por 80.000 km (oitenta mil quilômetros) ou cinco anos de uso.

§1º Para veículos, cujos agrupamentos de motores classificados conforme NBR 14.008, tenham previsão de vendas anuais maiores que 15.000 (quinze mil) unidades, os fatores de deterioração deverão ser determinados conforme NBR 14.008, adotando-se os mesmos prazos e critérios estabelecidos pela Resolução CONAMA nº 14 de 1995 e complementados pela Resolução CONAMA nº 315 de 2002.

§2º Para veículos, cujos agrupamentos de motores classificados conforme NBR 14.008, tenham previsão de vendas anuais de até 15.000 (quinze mil) unidades, poder-se-á adotar, opcionalmente, o fator de deterioração de 10% (dez por cento) para cada poluente regulamentado.

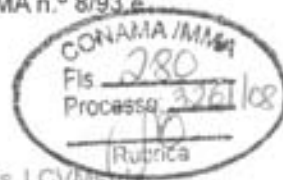
ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
1	MME	PROPOSTA: ALTERAR a data de 01/01/2012. JUSTIFICATIVA: Em razão da incompatibilidade com o art. 7º da Lei 8.720/93, este prazo deverá ser modificado.
2	ANP	PROPOSTA: ALTERAR para 1º de janeiro de 2013 a data para o início da fase L6 do PROCONVE. JUSTIFICATIVA: A fim de que exista tempo hábil para o desenvolvimento das especificações dos combustíveis de referência.
3	AEA	PROPOSTA: SOLICITAMOS EXTENSÃO DE PRAZO até a reunião de 16 de Março de 2009 para estudar tecnicamente as implicações desta proposição. JUSTIFICATIVA: A exigência de durabilidade mínima de 160.000 km ou dez anos de uso não pode ser atendida de imediato na forma em que se apresenta devido aos seguintes fatores: a) incompatibilidade com especificações internacionais b) Falta de clareza sobre possibilidade ou não do uso de recursos de envelhecimento artificial de componentes para demonstrar o efeito da durabilidade c) Necessidade de compatibilizar o método de ensaio com a quantidade de produção e de tipos veículos.
4	AFEEVAS	PROPOSTA: ALTERAR para: A partir de 01/01/2012, as novas homologações de veículos leves de passageiros ou leves comerciais do ciclo Diesel deverão comprovar uma durabilidade de 160.000 (cento e sessenta mil quilômetros) ou dez anos de uso quanto a peças, componentes e sistemas diretamente relacionados com sistemas de controle de emissões. JUSTIFICATIVA: O texto do artigo é impreciso e dá margem a dúvidas sobre o enquadramento de veículos com motor do ciclo Otto. Por se tratar de instrumento legal, a Resolução deve ser precisa quanto às exigências estabelecidas, sob o risco de criar condições para desconformidade e/ou questionamentos legais. Portanto, ao definir que a durabilidade exigida vale para veículos leves, fica claro que a sua abrangência é universal para todos os veículos dessa classe. Além disso, é oportuno notar que programas de I/M estão sendo desenvolvidos em São Paulo e no Rio de Janeiro, e que outros dessa natureza estão sendo considerados em várias regiões do país. O próprio MMA publicou recentemente Portaria que visa à revisão da regulamentação existente sobre o assunto, prevendo a disseminação de Programas I/M. Nesse sentido é importante prover ao consumidor produtos com maior durabilidade que os atualmente comercializados. A adoção da durabilidade proposta também representa maior garantia de atendimento aos limites de emissão para a fase L6.
5	UNICA	PROPOSTA: Que se REVISE O TEXTO. JUSTIFICATIVA: O texto não é claro quanto à abrangência da exigência de durabilidade. É oportuno que se esclareça se essa exigência vale para todos os veículos (Otto e Diesel) ou, caso contrário, quais são efetivamente as exigências para cada classe e como estas serão atendidas. Além disso, o assunto merece uma análise técnica mais detalhada, principalmente pelo fato de que, com os programas de inspeção veicular ambiental em curso, o mercado demanda produtos mais duráveis e confiáveis.
6	ANFAVEA	PROPOSTA: ACRESCENTAR 2 PARÁGRAFOS e ALTERAR CAPUT do art. para: A partir de 01/01/2013, as novas homologações de veículos leves de passageiros ou leves comerciais do ciclo Diesel deverão comprovar uma durabilidade de 160.000-80.000 (oitenta mil quilômetros) ou dez anos cinco anos de uso



		quanto a peças, componentes e sistemas diretamente relacionados com sistemas de controle de emissões. §1º Para veículos cujos agrupamento de motores, classificados conforme NBR-14008, tenham previsão de vendas anuais maiores que 15.000 unidades, os fatores de deterioração deverão ser determinados conforme NBR 14008. §2º Para veículos cujos agrupamento de motores, classificados conforme NBR-14008, tenham previsão de vendas anuais até 15.000 unidades, poder-se-á adotar opcionalmente o fator de deterioração de 10% para cada poluente regulamentado. JUSTIFICATIVA: Compatibilização de exigência com veículos leves do ciclo Otto, respeitando-se tecnologias aplicadas a cada ciclo.
7	CNT	PROPOSTA: ALTERAR a data PARA 1º de janeiro de 2013. JUSTIFICATIVA: Manter coerência com a proposta já apresentada e justificada.

Art. 17. A partir 01/01/2013 ficam revogados o § 2º do art. 15 da Resolução CONAMA n.º 8/93 e o art. 23 da Resolução CONAMA n.º 315/2002.

APROVADA - -
Proposta da ANFAVEA



Parágrafo único. Os veículos leves comerciais homologados como veículos pesados terão as LCVMs do motor e do veículo revalidadas até 31/12/2013, respeitando os estoques de passagem.

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
4	ANP	PROPOSTA: ALTERAR DATA PARA 1º de janeiro de 2013 a data para o início da fase L6 do PROCONVE. JUSTIFICATIVA: A fim de que exista tempo hábil para o desenvolvimento das especificações dos combustíveis de referência.
2	AEA	PROPOSTA: ELIMINAR o Art. 17. JUSTIFICATIVA: Incompatibilidade com determinação da Lei 8723 de 28.10.1993
3	ANFAVEA	APROVADA - - PROPOSTA: ALTERAR DATA para 1º de janeiro de 2013 e ACRESCENTAR PARÁGRAFO ÚNICO: Parágrafo Único : Os veículos leves comerciais homologados como veículos pesados terão as LCVMs do motor e do veículo revalidadas até 31/12/2012, respeitando os estoques de passagem. JUSTIFICATIVA: Adequar a data de entrada dos limites l6 para veículos leves comerciais homologados como veículos pesados.
4	CNT	PROPOSTA: ALTERAR a data para 1º de janeiro de 2013. JUSTIFICATIVA: Manter coerência com a proposta já apresentada e justificada.

Art. 18. Os veículos automotores pesados, com motor do ciclo Otto, com massa total máxima autorizada entre 3.856 kg e 4.536 kg, poderão ser ensaiados, alternativamente, como veículo leve comercial com massa para ensaio maior que 1.700kg, aplicando-se o disposto no artigo 3º;

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
4	MME	PROPOSTA: ELIMINAR o Art. 18. JUSTIFICATIVA: Sugerimos que se separem as discussões sobre os limites de

		emissões para os veículos do ciclo Otto das discussões par veículos a diesel.
2	CNT	PROPOSTA: EXCLUIR Art-13. JUSTIFICATIVA: Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel.
3	UNICA	PROPOSTA: APOIO ao Art-14 JUSTIFICATIVA: Apesar de haver questionamentos quanto à legalidade do artigo 14, em função do estabelecido no Artigo 1º, § 8º, da Lei federal 8.723/93, é preciso reconhecer que a proposta para este artigo é oportuna e procura corrigir uma excepcionalidade que vige há muitos anos e tem sido causa de um controle de emissão deficiente para os veículos diesel, que se utilizam do benefício de atender aos limites e exigências de ensaio para os veículos pesados. Entretanto, o artigo 1º, § 9º da mesma lei estabelece que "As complementações e alterações deste artigo serão estabelecidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama)". Portanto, entende-se que o Conama poderia regulamentar o artigo 14 na forma da proposta. Na eventualidade de a análise jurídica a ser feita no âmbito do Conama discordar dessa interpretação, recomenda-se, ao MMA, proposição para a alteração do Artigo 1º, § 8º, da Lei federal 8.723/93.

Art-19 A partir de 01/01/2012, para os veículos automotores leves comerciais, será exigido o porte de dispositivos/sistemas para autodiagnose [OBD], das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre a emissão de poluentes do ar.

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
1	MME	PROPOSTA: ALTERAR data de 01/01/2012. JUSTIFICATIVA: Em razão da incompatibilidade com o art-7º da Lei 8.723/93, este prazo deverá ser modificado.
2	ANP	PROPOSTA: ALTERAR PARA 1º de janeiro de 2013 a data para o início da fase L6 do PROCONVE. JUSTIFICATIVA: A fim de que exista tempo hábil para o desenvolvimento das especificações dos combustíveis de referência.
3	AEA	PROPOSTA: ALTERAR data de 01/01/2012. JUSTIFICATIVA: É consenso geral a necessidade de monitoramento das emissões utilizando recursos de sensoramento e eletrônica embarcada, contudo a inexistência de uma Regulamentação que ainda deverá ser feita pelo IBAMA, não permite uma análise concreta das necessidades de engenharia e desta forma não é possível fazer avaliação objetiva sobre o tempo necessário para desenvolvimento e capacitação.
4	UNICA	PROPOSTA: Que se REVISE O TEXTO. JUSTIFICATIVA: O texto não é claro quanto às características técnicas dos sistemas OBD.
5	ANFAVEA	APROVADA - - PROPOSTA: ALTERAR CAPUT para: A partir de 01/01/2015, para os veículos automotores leves comerciais do ciclo Diesel, será exigido o porte de dispositivos/sistemas para autodiagnose [OBD], das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre a emissão de poluentes do ar. JUSTIFICATIVA: Necessidade de prazo para desenvolvimento de sistemas de controle de motor para veículos que já utilizem a tecnologia necessária para os novos limites (última etapa de desenvolvimento)
6	CNT	PROPOSTA: ALTERAR a data PARA 1º de janeiro de 2015. JUSTIFICATIVA: Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel e compatibilizar o prazo com aquele necessário para o desenvolvimento de sistema de controle de motor para veículos que já utilizem a tecnologia



Art. 20. O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado de sistemas de catálise seletiva que visem introduzir sensores de óxidos de nitrogênio, 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 agente redutor líquido e a emissão de novos poluentes;

APROVADA --
Proposta da CNT

Art. 20. O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado dos veículos leves com motor do ciclo Diesel, inclusive o sistema de autodiagnose (OBD).



ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
4	UNICA	<u>PROPOSTA:</u> ALTERAR CAPUT para: O IBAMA regulamentará para os veículos do ciclo diesel a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado de sistemas de catálise seletiva que visem introduzir sensores de óxidos de nitrogênio, 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 agente redutor líquido e a emissão de novos poluentes. <u>JUSTIFICATIVA:</u> O texto original não é específico para o caso para o qual foi elaborado.
2	ANFAVEA	<u>PROPOSTA:</u> ALTERAR o CAPUT do art. para: O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado dos veículos leves com motor do ciclo Diesel de sistemas de catálise seletiva que visem introduzir sensores de óxidos de nitrogênio, 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 agente redutor líquido e a emissão de novos poluentes; <u>JUSTIFICATIVA:</u> O detalhamento do sistema OBD para diesel já está sendo definido em grupo de trabalho da AEA, sob coordenação da cetesb.
3	CNT	APROVADA -- <u>PROPOSTA:</u> ALTERAR CAPUT para: O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado de dos veículos leves com motor do ciclo Diesel, inclusive o sistema de autodiagnose (OBD), e sistemas de catálise seletiva que visem introduzir sensores de óxidos de nitrogênio, controlar a qualidade e a correta dosagem do agente redutor líquido, a disponibilidade deste produto no tanque, alterações de desempenho do motor quando houver falta do agente redutor líquido e a emissão de novos poluentes; <u>JUSTIFICATIVA:</u> Como para o tema ainda há indefinições técnicas, motivo de vários estudos em grupos de trabalho específicos, sugere-se um comando mais genérico, que permita posteriormente detalhamentos necessários.

Parágrafo único. O sistema de autodiagnose [OBD] deverá ser definido com funções de gerenciamento do motor que detectem ausência do agente redutor e outras falhas que potencializem aumento da emissão 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 das emissões.

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
1	ANFAVEA	APROVADA - - <u>PROPOSTA:</u> EXCLUIR PARÁGRAFO ÚNICO <u>JUSTIFICATIVA:</u> O detalhamento do sistema OBD para diesel já está sendo definido em grupo de trabalho da AEA, sob coordenação da cetesb.
2	CNT	APROVADA - - <u>PROPOSTA:</u> EXCLUIR PARÁGRAFO ÚNICO <u>JUSTIFICATIVA:</u> Como para o tema ainda há indefinições técnicas, motivo de vários estudos em grupos de trabalho específicos, sugere-se um comando mais genérico, que permita posteriormente detalhamentos necessários.



Art. 21. 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. 22. Os veículos para uso específico, uso agrícola, militar, competição e lançamentos especiais, assim considerados mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, podem ser dispensados das exigências desta Resolução.

Art. 23. Os veículos dotados de sistemas de propulsão alternativos ou que utilizem combustíveis não previstos nesta Resolução poderão ser dispensados parcialmente das exigências determinadas neste regulamento, mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, por um período máximo de 24 (vinte e quatro) meses.

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
4	CETESB	<u>PROPOSTA:</u> INSERIR NOVO ART. e renumerar os demais: Art. 24: Altera-se a definição de n.º 5 — "Hidrocarbonetos Totais", constante na Resolução CONAMA n.º 315, de 29 de outubro de 2002, para: "Hidrocarbonetos Totais: total de substâncias orgânicas, incluindo frações de combustível não queimado e subprodutos resultantes da combustão, presentes no gás de escapamento e na emissão evaporativa e que são detectados pelo detector de ionização de chama". <u>JUSTIFICATIVA:</u>

Art. 24. O Ministério do Meio Ambiente deverá apresentar ao CONAMA estudos e propostas para se instituir incentivos aos fabricantes e importadores de veículos automotores e de combustíveis automotivos, por meio da redução de tributos incidentes, para que antecipem voluntariamente as datas estabelecidas de comercialização no mercado nacional de produtos que atendam aos limites prescritos por esta Resolução.

~~Art. 25. Cento e oitenta dias após a publicação desta resolução, a CAP deverá convocar os representantes dos segmentos das montadoras, órgãos de meio ambiente, agências reguladoras e refinadores de petróleo para iniciar tratativas visando o estabelecimento da fase L7, visando as necessidades tecnológicas e de procedimentos que esta nova fase obrigará.~~

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
4	MPF	<u>PROPOSTA:</u> INSERIR NOVO ART. e renumerar os demais: Art. 26: Os fabricantes/importadores de veículos, inscritos nas exigências do PROCONVE e do PROMOT, devem disponibilizar, no prazo de 90 dias, contados da publicação desta Resolução, em suas páginas oficiais na Rede Mundial de Computadores, os Relatórios de Valores de Emissão da Produção valores declarados de ruído na condição parado e do índice de fumaça em aceleração livre, no que couber.

		5-1^o Os valores a serem publicados referem-se às configurações de cada MARCA/MODELO, produzidas ou importadas, desde que foi instituída a sua exigência, de acordo com a Resolução CONAMA nº 299/2001. JUSTIFICATIVA: Efetivar o direito à informação ambiental dos consumidores e da população em geral sobre a emissão de poluentes por veículos automotores. Tal divulgação poderá contribuir, ademais, para orientar o consumo consciente do produto, promovendo a melhoria da qualidade ambiental.
2	AEA	PROPOSTA: ACRESCENTAR A AEA na CAP. JUSTIFICATIVA: para fazer parte da análise da Fase.
3	AFEEVAS	PROPOSTA: ALTERAR para: Cento e oitenta dias após a publicação desta resolução, a CAP deverá convocar os representantes dos produtores de combustíveis, motores, veículos e sistemas de controle de emissão; dos órgãos ambientais e de saúde; das agências reguladoras; de instituições técnico-científicas e da sociedade civil dos segmentos das montadoras, órgãos de meio ambiente, agências reguladoras e refinadores de petróleo para iniciar tratativas visando o estabelecimento da fase L7, visando as necessidades tecnológicas e de procedimentos que esta nova fase obrigará. JUSTIFICATIVA: A mudança proposta para o texto visa sua compatibilização com a nova composição prevista para a CAP.
4	UNICA	PROPOSTA: ALTERAR para: Cento e oitenta dias após a publicação desta resolução, a CAP deverá convocar os representantes dos segmentos dos produtores de combustíveis; dos fabricantes de veículos e de auto-peças; dos órgãos ambientais e de saúde; da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis; de instituições técnicas e científicas e da sociedade civil das montadoras, órgãos de meio ambiente, agências reguladoras e refinadores de petróleo para iniciar tratativas visando o estabelecimento da fase L7, visando as necessidades tecnológicas e de procedimentos que esta nova fase obrigará. JUSTIFICATIVA: O novo texto corrige a falta de representantes dos produtores de biocombustíveis e compatibiliza a lista de participantes com a composição que está sendo proposta para a CAP.
5	CNT	PROPOSTA: ALTERAR para: Cento e oitenta dias após a publicação desta resolução, a CAP deverá convocar os representantes dos segmentos das montadoras, órgãos de meio ambiente, agências reguladoras e refinadores de petróleo para iniciar tratativas visando o estabelecimento da fase L6, para o ciclo OTTO e veículos a gás natural considerando visando as necessidades tecnológicas e de procedimentos que esta nova fase obrigará. JUSTIFICATIVA: Manter coerência com a proposta de se ater ao ciclo Diesel e assim definir como próxima etapa a regulamentação para o ciclo OTTO.
6	CNT	PROPOSTA: INSERIR ARTIGO NOVO, e renumerar os demais: Art. 26 Para veículos leves com motores do ciclo Diesel fabricados a partir de 01/01/2013, se aceita, alternativamente aos limites e procedimentos de ensaio definidos nos artigos anteriores desta Resolução, no que couber, a certificação conforme limites e ciclo de condução Euro 5a da Diretiva Europeia 715/2007/CE. JUSTIFICATIVA: A proposta substitutiva apresentada visa permitir a possibilidade de se compatibilizar com limites internacionais mais restritivos, considerando a evolução da especificação de combustível diesel.



Art. 26. O não cumprimento das disposições desta Resolução sujeitará os infratores às sanções previstas na Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e no Decreto n.º 3.179, de 21 de setembro de 1999, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação específica.

APROVADA - -

PROPOSTA DO MPF

INSERIR NOVO ART. e renumerar os demais:



Art. xx. O Ibama regulamentará até 31 de dezembro de 2009 a divulgação continuada, pela rede mundial de computadores, dos dados de emissão constantes nos processos de homologação de veículos automotores, os quais devem ser divulgados por Marca/modelo, para todas as Licenças para Uso da Configuração de Veículo ou Motor - LCVM expedidas.

ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
1	ANFAVEA	<u>PROPOSTA:</u> INSERIR ARTIGO NOVO, e renumerar os demais: Art. 27. Alternativamente aos limites e procedimentos de ensaio definidos nos artigos anteriores desta Resolução, para veículos leves com motores do ciclo Diesel, aceita-se, no que couber, a certificação conforme limites e ciclo de condução Euro 5a da Diretiva Europeia 715/2007/CE. <u>JUSTIFICATIVA:</u> A evolução da especificação de combustível diesel comercial permitirá a compatibilização de prazos e limites internacionais mais restritivos.
2	ANFAVEA	<u>PROPOSTA:</u> INSERIR ARTIGO NOVO, e renumerar os demais: Art. 28. Os itens 3.3, 3.4, 3.5 e 3.7 do Anexo da Resolução CONAMA 299/2001 terão as amostragens reduzidas de 0,1 ponto percentual, sendo aplicados os novos valores de amostragem a partir do semestre civil seguinte a data de publicação desta resolução. <u>JUSTIFICATIVA:</u> Em virtude da capacidade de trabalho disponível nas montadoras e potencial aumento do número de veículos e motores ensaiados em razão da diminuição dos limites legais e adequação aos volumes de produção.

APROVADA - -

Proposta da AFEEVAS

Art. xx. A partir de 1º de janeiro de 2013, os sistemas de pós tratamento de gases de escape deverão prever a reposição de elementos ativos de controle de emissão objetivando a redução de custos de manutenção.

APROVADA - -

PROPOSTA DA ANFAVEA

INSERIR ARTIGO NOVO, e renumerar os demais:

Art. xx. Os itens 3.3, 3.4, 3.5 e 3.7 do Anexo da Resolução CONAMA 299/2001 terão as amostragens reduzidas de 0,1 ponto percentual, sendo aplicados os novos valores de amostragem a partir do semestre civil seguinte a data de publicação desta resolução.

APROVADA - -

Proposta da ANFAVEA

Art. xx. Para efeito de controle de emissão da produção, para apresentação do Relatório Valores de Emissão da Produção (RVEP), conforme Resolução CONAMA n.º 299/2001, os fabricantes e importadores de veículos leves ficam autorizados a apresentar os valores medidos de hidrocarbonetos totais (HC), alternativamente aos valores de hidrocarbonetos não metano (NMHC), aplicando-se, neste caso, o limite de 0,1g/km (um décimo de grama por quilômetro).

Parágrafo único. No caso de optar pela alternativa de apresentar os valores de hidrocarbonetos totais (HC) o fabricante ou importador deverá apresentar, no mínimo, cinco veículos por modelo com os resultados medidos de hidrocarbonetos não metano (NMHC).

Proposta da ANFAVEA Constar em ata.

Art. xx. Até 31 de dezembro de 2010 o IBAMA regulamentará procedimentos de homologação e extensão de homologação para família de motores a partir de 2012.

Proposta da ANFAVEA

Art. xx. A partir de 180 (cento e oitenta) dias, da data de publicação desta Resolução, fica estabelecido que os Agentes Técnicos Conveniados (ATC), conforme Instrução Normativa IBAMA nº 13/2002, devem emitir os Pareceres Técnicos (PT), necessários para a obtenção junto ao IBAMA da Licença para Uso da Configuração do Veículo ou Motor (LCVM), no prazo máximo de 60 (sessenta) dias corridos a partir da data da sua solicitação pelos interessados.

Parágrafo único. No caso de não cumprimento, do prazo estabelecido no caput deste artigo, o IBAMA fica autorizado a emitir a respectiva LCVM sem o Parecer Técnico (PT) correspondente.

Art. 27 Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

CARLOS MINC
Presidente do Conselho





ITEM	AUTOR	PROPOSTA E JUSTIFICATIVA
4	PETROBRAS	PROPOSTA: Art. 1º: ALTERAR itens c, d, e, f e g PARA: c) Gases Orgânicos não Metano (NMOG): 0,05 g/km; d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,08 g/km-0,03 g/km; e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,08 g/km; f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km-0,01 g/km; g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km-0,01 g/km; h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,3 em volume. JUSTIFICATIVA DETALHADA: A evolução do PROCONVE mostra que os limites adotados para os veículos pesados foram os das legislações europeias e para os veículos leves foram os das legislações americanas. A Resolução CONAMA 315/2002 definiu, como limite para os veículos pesados, os níveis conhecidos como Euro-III para 2005 e Euro-IV para 2009. Para os veículos leves, foram definidos os níveis conhecidos como Tier-1 para 2005 e NLEV para 2009. A Resolução CONAMA 403/2008 definiu o nível P-7, conhecido como Euro-V, para os veículos pesados a serem comercializados a partir de 2012. Portanto, para se manter a coerência, os níveis futuros para os veículos leves deverão ser os definidos na legislação americana denominada Tier-2. A legislação Tier-2 tem como característica três pontos fundamentais: a) vários níveis de emissão para homologação no lugar de um só nível; b) extensão dos níveis adotados para os veículos de passageiros para os veículos denominados "light truck"; c) definição do teor de enxofre dos combustíveis numa legislação ambiental. Considerando que, segundo a legislação Tier-2, os fabricantes de veículo têm que garantir como média ponderada da sua produção para o poluente NOx o valor de 0,07 g/mi, o qual corresponde ao denominado "Bin 5", sugerimos a adoção dos limites constantes nesse "Bin", a serem garantidos por 80.000 km. A única exceção seria para o poluente CO que sugerimos o limite do nível mais restritivo "Bin 4", em concordância com o rascunho da resolução.

2 - CONSIDERAÇÕES ENVIADAS PELA AFEEVAS:

A Associação dos Fabricantes de Equipamentos para controle de Emissões Veiculares da América do Sul - AFEEVAS, vem pela presente apresentar os seus comentários referentes à Proposta de Resolução - Versão revisada (04/02/2009), que dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário.

Como comentário geral, a AFEEVAS entende que a proposta contempla a adoção de conceitos modernos de controle das emissões veiculares que já estão em uso em vários países, permitindo, dentro de um prazo razoável, um alinhamento do Brasil com tecnologias mais avançadas.

Não bastassem os benefícios para a saúde pública e meio ambiente resultantes da redução na emissão de poluentes, a atualização tecnológica do mercado brasileiro também favorece o acesso a mercados de exportação para os veículos e motores produzidos no país, bem como, benefícios relevantes para a engenharia nacional, que ganha "know-how" na aplicação de tecnologias avançadas.

A AFEEVAS entende que é oportuna a regulamentação concomitante dos limites de emissão e demais providências para veículos leves do ciclo Otto e ciclo Diesel. Afinal, trata-se de uma iniciativa destinada a reduzir a emissão de uma mesma classe de veículos, independentemente do ciclo termodinâmico do motor que vier a ser usado, eliminando o risco de distorções concorrenciais de mercado.

3 - CONSIDERAÇÕES ENVIADAS PELA ÚNICA:

A União da Agroindústria Canavieira de São Paulo - UNICA, participante do GT Proconve L6, vem oferecer suas contribuições para o aperfeiçoamento da Proposta de Resolução – Versão Revisada, apresentada na primeira reunião do GT, em 04/02/2009.

Consideramos a proposta, que trata da nova fase do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário, compatível com o estado da arte da tecnologia automotiva para controle de emissão de poluentes disponível comercialmente.

No caso específico dos veículos leves equipados com motores do ciclo Otto, há diversos modelos no mercado nacional (veículos flex e a gasolina) que apresentam níveis de emissão em conformidade com os novos limites propostos ou muito próximos a esses.

Por outro lado, é necessário avaliar a viabilidade de todos os modelos dessa classe de veículos, fabricados a partir de 1º de janeiro de 2012, estarem em conformidade com as novas exigências. Caso se verifique a impossibilidade de os novos limites serem atendidos pela integralidade dos veículos novos produzido em 2012, sugerimos que seja considerada a conveniência de se definir o início de validade dos novos limites em, pelo menos, duas etapas.

Em relação aos veículos equipados com motor do ciclo Diesel, entendemos que esses devem atender aos mesmos limites de emissões que os veículos equipados com motor do ciclo Otto. Isso porque o abrandamento dos limites para os veículos equipados com motor do ciclo Diesel, particularmente para o caso dos automóveis e comerciais com peso inferior a 1700 kg, representará relevante risco ambiental, tendo em vista o grande número de veículos dessa categoria comercializados. Além disso, essa prática poderá induzir a distorções concorrenciais de mercado com relação aos veículos leves do ciclo Otto. Nessa linha, os novos limites de emissões devem ser aplicados igualmente para todos os novos veículos produzidos, independentemente do tipo de motor que os equipar.

4 - ANÁLISES REALIZADAS PELA AEA:

RESULTADOS DAS ANÁLISES EFETUADAS PELAS COMISSÕES TÉCNICAS DA AEA

Quanto à tecnologia a ser utilizada para atendimento aos limites propostos



Diesel:

A maioria dos associados prevê a necessidade do uso do EGR – Exhaust Gas Recirculation (Recirculação dos Gases de Escapamento) para redução dos limites de NOx como controle interno ao motor e Filtros de Material Particulado (DPF) com ou sem catalisador de oxidação (DOC) para controle das emissões de PM – Material Particulado. Estas tecnologias devem ser aplicadas em conjunto com melhoramentos no processo de combustão.

Otto:

O uso de catalisadores e técnicas de combustão mais apuradas serão intensificados para controle de HC, CO e NOx.

Quanto ao tempo necessário para desenvolvimento e aplicação da correspondente tecnologia.

Tanto para Diesel como para Otto, qualquer mudança de fase no controle de emissões requer um tempo para desenvolvimento do produto após especificação oficial do combustível de certificação e do combustível comercial. Este tempo varia para cada empresa, mas em regra geral admite-se um período de 36 (trinta e seis meses) para efetivar o desenvolvimento e sua implantação.

Necessidades específicas, tais como motores para dois tipos de combustíveis (Tecnologia Flex) e / ou adaptação de combustível especial, como, por exemplo, gasolina com 22% de álcool, requerem tempo adicional de desenvolvimento.

A duração de desenvolvimento de 36 meses, considerando uso de combustíveis de padrão internacional, engloba o trabalho básico de engenharia, a saber:

- Desenvolvimento do conceito
- Detalhamento de componentes
- Desenvolvimento de componentes
- Validação de componentes em ensaios específicos
- Validação de motores e sistemas de pós tratamento
- Validação de veículos completos
- Ensaios de durabilidade para comprovação da confiabilidade

O ponto crítico do processo de desenvolvimento está em assegurar a Confiabilidade, pois as novas tecnologias, embora conhecidas em aplicações nos países europeus, nos mercados norte americano e

japones, devem ser desenvolvidas de modo a sobreviver com segurança nas condições ambientais brasileiras, resistindo aos riscos de contaminação por combustíveis adulterados e / ou com formulação diferentes daquelas dos países de origem.

Quanto aos pré-requisitos de combustíveis para aplicação das novas tecnologias

O ponto mais crítico está no Diesel comercial a ser disponibilizado no Brasil a partir de 2012, pois existirá a possibilidade de abastecimento com combustível de 1800 e 500 PPM (Partes Por Milhão) de Enxofre (S).

Tanto a tecnologia EGR como os Filtros de Partículas, os Catalisadores e os Sistemas de Injeção de alta pressão, são altamente sensíveis as contaminações com teores de Enxofre maiores que 50 PPM.

Motores Diesel leves de alta rotação, são em geral mais sensíveis aos ataques do combustível que os motores Diesel comerciais pesados de baixa rotação.

Os danos decorrentes do uso de combustível com mais que 50 PPM de Enxofre ocorrem em curtíssimo espaço de tempo e podem ser irreversíveis dependendo do grau e intensidade da contaminação. Neste caso, uma vez danificado o componente, não há possibilidade de efetuar sua regeneração.

Riscos técnicos da aplicação de novas tecnologias

Os veículos com motores Otto passarão a serem equipados (100% da produção) a partir de 01 de Janeiro de 2011 com o novo sistema eletrônico de diagnose embarcada – OBD (On Board Diagnose), denominado OBDBr2. Esta também é uma tecnologia nova no país e a experiência internacional neste tipo de aplicação demonstra que os primeiros dois anos de uso são críticos e exigem acompanhamento especializado e dedicado por parte da indústria automotiva.

Face ao fato, é presumível esperar que nos anos de 2011 e 2012 serão exigidas dos fabricantes automotivos e seus fornecedores, elevadas capacidades de engenharia dedicada ao tema OBDBr2.

Desenvolvimento de sistemas de controle de emissões que utilizam eletrônica embarcada e sensoriamento contínuo requerem grande esforço de desenvolvimento e capacitação tecnológica, inclusive para sua certificação e demonstração de funcionalidade confiável.

É fundamental que as regras e condições de controle estejam claramente definidas, caso contrário não é possível prever tempo de projeto e desenvolvimento de componentes e sistemas de forma sistêmica e objetiva.

5 - PARECER DA PROCURADORIA DA ANP:

Assunto: Proposta de Resolução CONAMA – Nova fase do PROCONVE.



Sr. Procurador-Geral,

1. O Conselho Nacional do Meio Ambiente deu início ao trâmite de proposta de Resolução que "dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar – PROCONVE – para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências".

2. No bojo desta minuta constam disposições desta ordem:

Art. 10º As características da gasolina, do álcool, e do GNV padrão de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidos pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§ 2º Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e GNV padrões de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação.

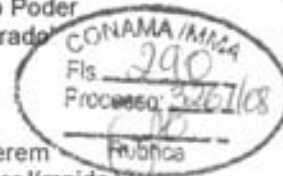
§ 3º Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações constantes do Anexo II.

Art. 11º As características da gasolina, do álcool e do GNV comerciais, para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei no 8.723, de 1993.

§ 1º Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e do GNV comercial, para fins de distribuição e consumo.

§ 3º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo II, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do GNV padrão de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio [sic, grifo nosso].

3. Ora, é certo que o fundamento jurídico direto para a adoção de padrões de emissão mais restritivos será sempre encontrado nos contudentes termos da própria Constituição da República, que impõe ao Poder Público este dever de preservar e defender o bem jurídico 'meio ambiente ecologicamente equilibrado' (Constituição Federal, artigo 225); tal norma não pode ser considerada meramente programática, demandando os esforços conjuntos de todos estes órgãos.



4. É evidente, entretanto, que a necessidade de esforço conjunto não pode chegar ao ponto de serem usurpadas atribuições conferidas a um ou outro destes entes. Dito de outro modo: em que pese ser lícita a conclusão no sentido de poder o CONAMA fixar padrões mais restritivos para as emissões, o órgão excedeu-se nesta proposta de Resolução, por pretender, também, fixar as especificações dos combustíveis. É o que pretendemos deixar demonstrado em seguida.

5. A oração inicial presente no artigo 10, parágrafo 2º, por exemplo, é um indicativo do que está por vir e também um resumo deste quadro de desmedida usurpação: 'Ficam estabelecidas', afinal, é o texto imperativo típico do exercício soberano do poder normativo. Utilizá-lo já significa – a despeito de qualquer alegação de boa-fé por parte dos redatores – desconsiderar que somente a esta Agência Reguladora cabe 'especificar a qualidade dos derivados de petróleo, gás natural e seus derivados e dos biocombustíveis'.

6. Melhora este cenário o fato de se tomar o duvidoso cuidado de afirmar, logo em seguida, que tais especificações seriam apenas indicativas? De modo nenhum.

7. Em primeiro lugar, e no mínimo, porque o Anexo II, a que ali se faz remissão, não apresenta, de forma alguma, caráter 'meramente indicativo'; ao contrário! Praticamente não há margens entre as quais possa ser exercido algum tipo de juízo técnico de adequação e conveniência; na verdade, aliás, a própria fixação de margens já seria um indevido limitador quanto à competência atribuída, tão só e exclusivamente à ANP, para a especificação (Lei nº 9.478/97, artigo 8º, XVIII).

8. Enfim, o que resulta já desta primeira parte do artigo 10 é uma enganosa aparência de reconhecimento à preeminência da ANP, no que concerne à matéria, quando o que propõe é, justamente, um sistema que a substitui.

9. Sim, porque o que se segue é a proposta de que, 'na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei', sejam adotadas as indicações constantes do Anexo II.

10. As oposições que se poderia fazer a esta redação seriam inúmeras, mas todas elas pertenceriam a um gênero maior que deriva, simplesmente, do fato de que a competência atribuída por Lei a um órgão não pode ser exercida por outro, sob pena de nulidade – o mais grave defeito de um ato jurídico. De fato, se a competência só se define por Lei, a criação da figura subsidiária, ao reconhecer o CONAMA como fonte de norma que a Lei atribui à ANP (mesmo subsidiariamente, ou seja, caso a ANP não atue a tempo), está simplesmente derogando a Lei, neste ponto.

11. Assim, só por esta razão, a minuta já seria flagrantemente ilegal. E, como bem mencionado pelo já distante Nota CONJUR/MME nº 205/2008 (mas bem adequado a este caso), em citação de Marçal Justen Filho, "a ausência de exercício de competência não importa sua transferência para outrem, a não ser quando a lei assim o determinar".

12. Isto que afirmamos, acerca da competência, pode ser considerado um dogma da Ciência Jurídica, algo que saltaria aos olhos, imediatamente, a qualquer servidor público, mesmo de menor hierarquia, que examinasse este texto. Assim, o que daí parece ressoar é o propósito de, a todo custo – e talvez mesmo inspirado pelas melhores intenções – montar um sistema que funcione para evitar lacunas, a despeito ou mesmo à míngua de participação da ANP. Este o seu problema, é claro.

13. Ocorre, porém, como vimos, que se trata, do ponto de vista jurídico, de um erro técnico flagrante; tão flagrante, no entanto, que não há a menor chance de lhe servirem, como atenuantes, a defesa do meio ambiente, ou a ignorância quanto à esfera de atribuições conferidas por Lei à Agência Nacional do Petróleo (na verdade, a Lei do Petróleo é tantas vezes citada na própria minuta que isto deveria lhe servir, sim, como agravante).

14. Por outro lado, não há como negar também que, mesmo sendo evidente a nulidade da minuta, e encaminhando-se inevitavelmente para uma declaração neste sentido, o mero fato de estar sendo discutida, representando a possibilidade de vir temporariamente ao mundo jurídico, cria para esta Agência Reguladora o ônus (injustificável, posto baseado em erro flagrante) de buscar sua impugnação premida por uma contagem regressiva, assim como, neste meio tempo, o constrangimento de estar sob a aparência de ser submetida à autoridade do CONAMA.

15. Ou, de forma mais técnica: uma ofensa à sua autonomia, aliás reforçada pelo fato de se tratar de uma Agência Reguladora – outro aspecto igualmente bem abordado pela Nota CONJUR/MME nº 205/2008.

16. Por fim, mas não menos importante, o exercício desta competência envolve, naturalmente, o exame quanto à gradatividade e forma de implementação destas alterações nas especificações dos combustíveis. Como destaca a Nota Técnica nº 1/SBQ:

De certo modo, uma especificação mais rígida da qualidade dos combustíveis pode vir a segmentar o mercado de derivados e criar problemas associados à capacidade de produção, transporte, estocagem e distribuição dos produtos.

17. Ora, o CONAMA, justamente por exceder-se à sua competência, evidentemente não estará preparado para realizar o melhor juízo técnico acerca da implementação de novos padrões de emissão. Por esta razão, sua atropelada intromissão neste tema é potencialmente gestora de graves vícios de proporcionalidade; assim, apesar de poder ser considerada adequada e necessária, a introdução do padrão mais restritivo, se realizada pelo CONAMA, contém intrinsecamente o risco de produzir desvantagens inúmeras – não só particularmente para os agentes mas também para o próprio mercado nacional de combustíveis – que superarão, com larga margem, as vantagens esperadas (e sem prejuízo da possibilidade de, na verdade, terem o efeito contrário, trazendo gravame ao meio-ambiente).

18. Desta forma, nada resta senão concluir pela necessidade de total reformulação da redação conferida a tal minuta, em especial nos trechos já destacados.
À consideração de V.S.ª

Marcelo Pimenta
Procurador Federal



O uso de catalisadores e técnicas de combustão mais apuradas serão intensificados para controle de HC, CO e NOx.

6 - NOTA TÉCNICA DA ANP:

Assunto: Minuta de Resolução CONAMA - FASE L6

1. O Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), criado pela Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981, tem entre as suas atribuições "estabelecer, privativamente, normas e padrões nacionais de controle da poluição por veículos automotores, aeronaves e embarcações, mediante anuência dos Ministérios competentes".
2. De modo a dar cumprimento à mencionada atribuição foi criado pela Resolução CONAMA nº 18 de maio de 1986, o Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, com diversos objetivos, entre outros, o de "reduzir os níveis de emissão de poluentes por veículos automotores visando o atendimento aos Padrões de Qualidade do Ar, especialmente nos centros urbanos".
3. Desde então, o PROCONVE vem estabelecendo metas de melhoria da qualidade do ar, negociadas entre os órgãos ambientais, produtores de combustíveis e da indústria automobilística e de equipamentos. Desde a sua implantação, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) participa das discussões que estabeleceram as diversas etapas do PROCONVE, tomando as medidas cabíveis no que tange às suas atribuições.
4. Cabe à ANP, "especificar a qualidade dos derivados de petróleo, gás natural e seus derivados e dos biocombustíveis" conforme sua atribuição, contida no art.8, XVIII, da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.
5. Tendo em vista a apresentação da minuta de Resolução do CONAMA que dispõe sobre a fase L6 de exigências para veículos automotores leves de uso rodoviário no dia 10 de dezembro de 2008, na Câmara Técnica de Controle da Qualidade do Ar (CTCQA), e a 1ª Reu-

não do Grupo de Trabalho do PROCONVE, esclarecemos que a proposta de Resolução supramencionada vai de encontro às atribuições da ANP ao definir:

- As características da gasolina, etanol combustível e gás natural veicular (GNV) padrões, para utilização nos ensaios de avaliação de consumo de combustível e emissões veiculares para fins de homologação, conforme art. 10;
 - As características da gasolina, do etanol combustível e do GNV comerciais, para fins de distribuição e consumo, conforme art. 11;
6. Diante do fato de que a minuta apresentada pela CTCQA invade a atribuição desta Agência ao determinar as características e limites constantes do Anexo I, cabe à ANP posicionar-se no sentido de excluir da minuta de Resolução supracitada a definição das características dos combustíveis em questão.
7. A fim de que se cumpram os prazos estabelecidos na Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, no seu art. 7º: "Os órgãos responsáveis pela política energética, especificação, produção, distribuição e controle de qualidade de combustíveis são obrigados a fornecer combustíveis comerciais, a partir da data de implantação dos limites fixados por esta Lei, e de referência para testes de homologação, certificação e desenvolvimento, com antecedência mínima de trinta e seis meses do início de sua comercialização." é imprescindível que o prazo determinado na minuta de Resolução proposta pelo CONAMA, para o início da fase L6 do PROCONVE, seja alterado para 1º de janeiro de 2013, visto que com a redação atual ocorre uma incoerência temporal, pois implica na publicação pretérita de especificações pela ANP em janeiro de 2009.
8. Como relatado nas últimas reuniões que a legislação adotada pelo CONAMA para veículos leves seria a americana, fizemos a análise de tais especificações e observamos que os limites máximos de emissões estabelecidos na minuta de Resolução proposta pelo CONAMA não se enquadram em nenhuma legislação americana, quer seja a Federal ou a Californiana.
9. Tomando por base os padrões de emissões apresentados pelo CONAMA, para os quais não encontramos correspondência em nenhum regulamento mundialmente adotado, torna-se difícil o estabelecimento de uma especificação que atenda os limites de emissões ora propostos.
10. Assim como foram desenvolvidos programas testes na Europa (*Auto Oil*), Estados Unidos (*US Auto Oil*) e Japão (*Japan Clean Air Program – JACAP*), entendemos que os limites de emissões propostos na minuta de Resolução deveriam ser originados de um estudo de emissões veiculares de uma forma global e integrada, desenvolvido por agentes econômicos (indústria automobilística e de combustíveis), representantes governamentais e não governamentais, os quais deveriam proporcionar informações a respeito das medidas para redução de emissões incluindo:
- tecnologia automotiva;
 - qualidade dos combustíveis;
 - identificar os alvos de redução das emissões no âmbito do transporte rodoviário;
 - avaliar o potencial dos diferentes cenários de medidas;
 - avaliar o custo das medidas propostas.
11. A rigorosa especificação de qualidade ambiental dos derivados de petróleo, especialmente óleo diesel e gasolina, afeta características importantes desses derivados, como a curva de destilação. Como cada refinaria é única em termos de cargas, produtos e processos, restrições ambientais mais rígidas tendem a reduzir a flexibilidade produtiva de uma planta.
12. De certo modo, uma especificação mais rígida da qualidade dos combustíveis pode vir a segmentar o mercado de derivados e criar problemas associados à capacidade de produção, transporte, estocagem e distribuição dos produtos.
13. Considerando que o mercado de veículos automotores leves, passageiro e comercial, é mais pulverizado comparado àquele de pesados, é importante considerar o volume de combustível disponível para comercialização, pois os automóveis que obrigatoriamente necessitarão dos novos combustíveis (principalmente os veículos movidos a óleo diesel) serão paulatinamente introduzidos no mercado, portanto, o volume de combustível deverá acompanhar o crescimento das vendas desses veículos. Além disso, esses novos combustíveis de-



verão estar disponíveis em todo o território nacional, uma vez que esses veículos circularão por todo o país.

14. Conforme exposto, concluímos que as melhorias nas condições ambientais, objetivadas pela minuta de Resolução proposta pelo CONAMA, transcendem o estabelecimento da especificação dos combustíveis abrangendo aspectos econômicos (investimentos em infra-estrutura e logística), bem como a possível adequação de motores.
15. Finalmente anexamos a esta Nota Técnica, sugestões de alterações na minuta de Resolução proposta pelo CONAMA.

Nota Técnica elaborada por:

Rita de Cássia Campos Pereira

Alexsander de Vasconcellos Pizzolotto



De acordo:

Rosângela Moreira de Araújo



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA

Procedência: Versão oriunda 3ª Reunião do GT Proconve L6

Data: 30 de março de 2009

Processo nº 02000.003261/2008-72

Assunto: Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.

Proposta de Resolução
Versão Limpa

Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves novos de uso rodoviário 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 pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, 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 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 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 leves, nacionais e importados, visando à redução da poluição do ar nos centros urbanos do país e a economia de combustível;

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

Considerando os princípios da educação e informação ambiental, expressos no art. 225, §1º, VI da Constituição Federal; art. 9º, XI, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 e no Princípio 10 da Declaração do Rio de Janeiro de 1982;

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

CAPÍTULO I
DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS

Art. 1º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves de passageiros, de uso rodoviário [PROCONVE L6]:

a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;



- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx): 0,08 g/km;
- e) Aldeídos (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- f) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;
- g) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,3% em volume.

Art. 2º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx): 0,08 g/km;
- e) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- f) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,030 g/km;
- g) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume.

Art. 3º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 2,00 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,50 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,06 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,25 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,35 g/km;
- f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,03 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,040 g/km;
- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume.

Art. 4º Os limites máximos estabelecidos nos artigos acima entram em vigor conforme cronograma abaixo:

I - Veículos leves do ciclo Diesel: 100% a partir de janeiro de 2013.

II - Veículos leves do ciclo Otto: a partir de 1º de janeiro de 2014 para os novos modelos e a partir de 1º de janeiro de 2015 para os demais.

Art. 5º A partir de 1º de janeiro de 2012, fica estabelecido para as novas homologações o limite de 1,5 (um e meio) grama de combustível evaporado por ensaio para a emissão evaporativa (conforme NBR 11.481), de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do Ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.

Parágrafo único. Opcionalmente, para este ensaio, poderá ser utilizada a câmara selada de volume variável conforme o procedimento descrito no "Code of Federal Regulations, Volume 40, Parte 86", dos Estados Unidos da América, utilizando-se o limite de 2,0 (dois) gramas de combustível evaporado por ensaio para a emissão evaporativa.

Art. 6º Os fabricantes / importadores deverão incluir em todos os relatórios de ensaios de emissão, conforme NBR-6601, a partir de 30 (trinta) dias após a publicação desta, os valores da emissão de dióxido de carbono oriundo de gases de escapamento de veículos leves.

Art. 7º Os fabricantes e importadores de veículos leves do Ciclo Diesel, destinados ao mercado nacional, devem apresentar ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, até 31 de dezembro de 2013, relatório de valor típico de emissão de escapamento de aldeídos totais (CHO), medidos no ciclo de condução conforme NBR-6601 e expresso em gramas por quilômetro (g/km), de todos os seus modelos em comercialização.

Parágrafo único: A emissão de aldeídos totais (CHO) deve ser medida conforme procedimento a ser determinado, até 31 de dezembro de 2011, pelo IBAMA.

Art. 8º Os fabricantes / importadores de veículos automotores leves deverão apresentar ao IBAMA valores típicos de emissão de óxidos de nitrogênio, obtidos com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da NBR 7024, de todos os seus modelos em comercialização no território nacional, segundo os seguintes prazos:

I – Veículos Leves do Ciclo Diesel, a partir de 1º de janeiro de 2013 até 31 de dezembro do mesmo ano;

II - Veículos leves do ciclo Otto, a partir de 1º de janeiro de 2014 até 31 de dezembro de 2015.



CAPÍTULO II DOS COMBUSTÍVEIS DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES

Art. 9º As especificações dos combustíveis de referência, gasolina, álcool etílico combustível e gás combustível, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do Art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§1º A mistura gasolina e álcool etílico anidro combustível deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis de referência, contendo 22% mais ou menos 1,0 % em volume de álcool etílico anidro combustível, conforme estabelecido no art.9º da Lei 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§2º Ficam estabelecidas, conforme Anexo I com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool e GNV padrões de ensaios de emissão para fins de desenvolvimento e homologação.

§3º O óleo Diesel de referência para a homologação está definido no Regulamento Técnico nº 06/2008 da Resolução ANP nº 40/2008 ou da que venha a substituí-la.

§4º Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações constantes no Anexo I.

CAPÍTULO III DOS COMBUSTÍVEIS COMERCIAIS E SUAS ESPECIFICAÇÕES

Art. 10. As especificações dos combustíveis comerciais, gasolina, álcool etílico combustível e gás natural para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do Art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§1º Ficam estabelecidas, conforme Anexo I, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e do GNV comercial, para fins de distribuição e consumo.

§2º O óleo diesel para atendimento dos limites da fase L6 do PROCONVE será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 01/01/2013, e posteriormente, aos demais veículos dos municípios e micro regiões definidos na Resolução CONAMA n.º 373/2006.

§3º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo I, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do GNV padrão de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio.

Art. 11. Competirá à ANP a apresentação do plano de abastecimento de combustíveis necessários ao cumprimento desta Resolução, dando ampla publicidade ao seu conteúdo, especialmente aos Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia.

§1º Produtores, importadores, distribuidores e revendedores de combustíveis deverão apresentar à ANP, nos prazos por ela determinados, as informações necessárias para a elaboração desse plano.

§2º O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilidade do combustível no volume e antecedência necessários, bem como a sua distribuição em postos geograficamente localizados, que permitam a um veículo da fase L6 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o combustível especificado pela ANP.



CAPÍTULO IV DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO

Art. 12. Para a medição da emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais, os quais são ensaiados segundo o procedimento da Norma Brasileira NBR 6601, permanecem os critérios estabelecidos na Resolução CONAMA nº 18, de 06 de maio de 1986.

Art. 13. Todos os modelos de veículos que apresentarem produção anual acima de 33% equipados com sistemas de condicionamento de ar no habitáculo de motorista / passageiros deverão ser ensaiados observando-se a prescrição n.º A4 do Anexo A da Norma Brasileira ABNT NBR 6601, de 2005.

Art. 14. O ensaio e a medição de aldeídos [HCO] no gás de escapamento de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto deverão ser efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 12026.

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 15. Os veículos, cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapamento (EGR), devem ter garantido por seus fabricantes e importadores de que este sistema tem condições técnicas de operar em altitudes de até 1000 metros.

Art. 16. A partir de 1º de janeiro de 2013, as novas homologações de veículos leves do Ciclo Diesel deverão comprovar o atendimento aos limites máximos de emissão de poluentes regulamentados por 80.000 km (oitenta mil quilômetros) ou cinco anos de uso.

§1º Para veículos, cujos agrupamentos de motores classificados conforme NBR 14.008, tenham previsão de vendas anuais maiores que 15.000 (quinze mil) unidades, os fatores de deterioração deverão ser determinados conforme NBR 14.008, adotando-se os mesmos prazos e critérios estabelecidos pela Resolução CONAMA nº 14 de 1995 e complementados pela Resolução CONAMA nº 315 de 2002.

§2º Para veículos, cujos agrupamentos de motores classificados conforme NBR 14.008, tenham previsão de vendas anuais de até 15.000 (quinze mil) unidades, poder-se-á adotar, opcionalmente, o fator de deterioração de 10% (dez por cento) para cada poluente regulamentado.

Art. 17. A partir 01/01/2013 ficam revogados o § 2º do art. 15 da Resolução CONAMA n.º 8/93 e o art. 23 da Resolução CONAMA n.º 315/2002.

Parágrafo único. Os veículos leves comerciais homologados como veículos pesados terão as LCVMs do motor e do veículo revalidadas até 31/12/2012, respeitando os estoques de passagem.

Art. 18. Os veículos automotores pesados, com motor do ciclo Otto, com massa total máxima autorizada entre 3.856 kg e 4.536 kg, poderão ser ensaiados, alternativamente, como veículo leve comercial com massa para ensaio maior que 1.700 quilos, aplicando-se o disposto no artigo 3º;

Art. 19. A partir de 01/01/2015, para os veículos automotores leves comerciais do ciclo Diesel, será exigido o porte de dispositivos/sistemas para autodiagnose (OBD), das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre a emissão de poluentes do ar.

Art. 20. O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado dos veículos leves com motor do ciclo Diesel, inclusive o sistema de autodiagnose (OBD).

Art. 21. 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. 22. Os veículos para uso específico, uso agrícola, militar, competição e lançamentos especiais, assim considerados mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, podem ser dispensados das exigências desta Resolução.



Art. 23. Os veículos dotados de sistemas de propulsão alternativos ou que utilizem combustíveis não previstos nesta Resolução poderão ser dispensados parcialmente das exigências determinadas neste regulamento, mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, por um período máximo de 24 (vinte e quatro) meses.

Art. 24. O Ministério do Meio Ambiente deverá apresentar ao CONAMA estudos e propostas para se instituir incentivos aos fabricantes e importadores de veículos automotores e de combustíveis automotivos, por meio da redução de tributos incidentes, para que antecipem voluntariamente as datas estabelecidas de comercialização no mercado nacional de produtos que atendam aos limites prescritos por esta Resolução.

Art. 25. O não cumprimento das disposições desta Resolução sujeitará os infratores às sanções previstas na Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e no Decreto n.º 3.179, de 21 de setembro de 1999, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação específica.

Art. 26. O IBAMA regulamentará até 31 de dezembro de 2009 a divulgação continuada, pela rede mundial de computadores, dos dados de emissão constantes nos processos de homologação de veículos automotores, os quais devem ser divulgados por Marca/modelo, para todas as Licenças para Uso da Configuração de Veículo ou Motor – LCVM expedidas.

Art. 27. A partir de 1º de janeiro de 2013, os sistemas de pós tratamento de gases de escapamento deverão prever a reposição de elementos ativos de controle de emissão objetivando a redução de custos de manutenção.

Art. 28. Os Itens 3.3, 3.4, 3.5 e 3.7 do Anexo da Resolução CONAMA 299/2001 terão as amostragens reduzidas de 0,1 ponto porcentual, sendo aplicados os novos valores de amostragem a partir do semestre civil seguinte a data de publicação desta resolução.

Art. 29. Para efeito de controle de emissão da produção, para apresentação do Relatório Valores de Emissão da Produção (RVEP), conforme Resolução CONAMA n.º 299/2001, os fabricantes e importadores de veículos leves ficam autorizados a apresentar os valores medidos de hidrocarbonetos totais (HC), alternativamente aos valores de hidrocarbonetos não metano (NMHC), aplicando-se, neste caso, o limite de 0,1g/km (um décimo de grama por quilômetro).

Parágrafo único. No caso de optar pela alternativa de apresentar os valores de hidrocarbonetos totais (HC) o fabricante ou importador deverá apresentar, no mínimo, cinco veículos por modelo com os resultados medidos de hidrocarbonetos não metano (NMHC).

Art. 30. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

CARLOS MINC
Presidente do Conselho



ANEXO I

Especificação da gasolina padrão de ensaio

CARACTERÍSTICAS	UNIDADES	LIMITES
Aspecto		(1)
Destilação	°C	
PIE (Ponto Inicial de Ebulição)		23,9 a 40,0
10% vol., evaporados		54,0 a 65,0
50% vol., evaporados		93,0 a 100,0
90 % vol., evaporados		143,0 a 150,0
PFE (Ponto Final de Ebulição)		200,0 máx
Nº de Octano Motor - MON	-	82,0 a 85,0
Nº de Octano Pesquisa - RON	-	93,0 a 98,0
Enxofre	%	0,003 a 0,004
Pressão de vapor a 37,8°C,	kPa	54,0 a 64,0
Chumbo, máx. (2)	g/L	0,005
Fósforo, máx	g/L	0,005
Hidrocarbonetos:		
Olefinicos, máx.	% vol.	4,0 a 6,0
Aromáticos, máx.	% vol.	22,0 a 25,0
Benzeno	% vol.	0,8 a 1,0
Resíduo, máx	% volume	2,0
Corrosividade ao cobre, 3h50°C, máx.	-	1
Goma atual lavada, máx.	mg/100 mL	3,0
Período de indução a100°C, min.	min	1000
(1) Límpida e isenta de água ou material em suspensão, conforme condições determinadas nos métodos especificados para avaliação do Aspecto.		
(2) Proibida a adição. Deve ser verificado quando houver dúvida quanto à ocorrência de contaminação.		

Especificação do álcool padrão de ensaio (conforme Resolução ANP nº 05/2005)



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte
70730-542 – Brasília/DF – conama@mma.gov.br
Tel. (0xx61) 3105.2207/2102



Ofício Circular nº 067 /2009/DCONAMA/SECEX/MMA

Brasília, 07 de abril de 2009.

Assunto: Convocação para a 35ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.

Ref.: Processo nº 02000.000721/2003-04

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. De ordem da Presidência da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, convoco Vossa Senhoria para participar da 35ª Reunião da citada CT, a realizar-se nos dias 23 e 24 de abril de 2009, das 09h30 às 18h00, Brasília/DF, em local a ser divulgado em breve.

2. Informo que a pauta e documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho, na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:

http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1157

3. Solicito que as entidades da Sociedade Civil, com assento na Câmara Técnica, cujas passagens e diárias são pagas com recursos orçamentários do MMA, conforme § 2º, art. 9º do Regimento Interno, encaminhem sua confirmação de participação no corpo deste e-mail, anexando seu currículo resumido, ATÉ O DIA 9 DE ABRIL DE 2009, para que sejam tomadas as providências necessárias. Caso necessite entrar em contato com nossa equipe de apoio os contatos são: tel. (61) 3105.2207/2102 ou conama.ti@mma.gov.br.

Atenciosamente,


Nilo Sérgio de Melo Diniz
Diretor



Enviado a: CT: «Controle e Qualidade Ambiental»	Enviado: Sim	Data: 07/04/09
--	--------------	----------------

Título: Convocação para a 35ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.

Mensagem:




Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA

SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte

70730-542 – Brasília/DF – conama@mma.gov.br

Tel. (0xx61) 3105.2207/2102

Elementos HTML:





MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA

SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte

70730-542 - Brasília/DF - conama@mma.gov.br

Tel. (0xx61) 3105.2207/2102

Ofício Circular nº **068** /2009/DCONAMA/SECEX/MMA.

Brasília, **07** de abril de 2009.

Assunto: Convite para a 35ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental.

Ref.: Processo nº: 02000.000721/2003-04.

Prezado(a) Senhor(a),

1. De ordem da Presidência da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental, informo que foi convocada a 35ª Reunião da citada CT, a realizar-se nos dias 23 e 24 de abril de 2009, das 09h30 às 18h00, Brasília/DF, em local a ser divulgado em breve.

2. Caso haja interesse de Vossa Senhoria em participar da citada Reunião, informo que a pauta assim como outros documentos pertinentes serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:

http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1157

3. Lembramos que a deliberação sobre os temas em pauta é exclusiva dos Conselheiros membros desta Câmara Técnica.

Atenciosamente,


Nilo Sérgio de Melo Diniz
Diretor



Enviado a:	Enviado: Sim	Data: 07/04/09
------------	--------------	----------------

Assunto: Convite para a 35ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental

Mensagem:

Fonte	Tamanho	B <i>I</i> <u>U</u> ABC	Styles	Formato



<!--[if !vml]-->



<!--[endif]-->

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte
70730-542 - Brasília/DF - conama@mma.gov.br

Tel. (0xx61) 3105.2207/2102

Elementos HTML:





MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

Tel. (0xx61) 3105.2207 – <http://www.mma.gov.br/conama> / conama@mma.gov.br



PAUTA DA 35ª REUNIÃO DA CÂMARA TÉCNICA DE CONTROLE E QUALIDADE AMBIENTAL

Data: 23 e 24 de abril de 2009 das 09h30 às 17h00

Local: Sala T13, térreo do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Quadra 505, Lote 2, Bloco B, Brasília/DF.

1. Abertura da Reunião pelo Presidente da Câmara Técnica

2. Leitura e aprovação dos Resultados da 32ª, 33ª e 34ª Reuniões e da Transcrição da 32ª CTCQA

3. Ordem do Dia:

3.1. Processo nº 02000.003261/2008-72 - Assunto: PROCONVE L6 - Proposta de Resolução que dispõe sobre nova fase de exigências do PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário.

Interessado: MMA

Procedência: IBAMA

A Proposta de Resolução aprovada na 3ª Reunião do Grupo de Trabalho, realizada no dia 30/03/09 foi disponibilizada no site e deverá ter os seguintes encaminhamentos:

- discussão na 35ª CTCQA em 23 e 24 de abril de 2009;
- discussão na CTAJ (a definir);
- apreciação na 94ª Reunião Plenária em 27 e 28/05/09.

3.2. Processo nº 02000.000917/2006-33 Assunto: Minuta de Resolução CONAMA, que dispõe sobre o estabelecimento de critérios e valores orientadores referentes à presença de substâncias químicas, para a proteção da qualidade do solo e sobre diretrizes e procedimentos para o gerenciamento de áreas contaminadas.

Interessado: Secretaria de Qualidade Ambiental/MMA

Coordenação: Zilda Maria F. Veloso - IBAMA

Relatoria: Alysson Feliciano Lemos – Ministério da Saúde

Existem pontos ainda pendentes das discussões anteriores: o artigo 35 e os Anexos I, II e III que serão discutidos na 35ª CTCQA.

Ofício do representante ambientalista no CONSEMA – Carlos A. H. Bocuhy: A matéria foi objeto de um parecer técnico da SMCQ e será apreciada pelos conselheiros na 35ª Reunião da CT.

3.3. Processo nº 02000.000631/2001-43 – Assunto: Audiências Públicas

Interessado: MMA

O Presidente Volney Zanardi Júnior apresentou na 33ª CTCQA uma proposta de programação para o seminário, que terá por objetivo ampliar a discussão sobre audiências públicas, sobre o licenciamento ambiental e sobre o cadastro a ser adotado no Portal Nacional de Informações sobre licenciamento do MMA, com a participação do IBAMA, dos OEMAs, da ANAMMA e de outras instituições. Foi solicitado aos conselheiros da CT que enviem suas sugestões à proposta até o dia 15/04/09. A data do evento será definida nesta 35ª Reunião.

3.4. Processo nº 02000.000275/2008-34 - Assunto: Proposta de Resolução que dispõe sobre as informações mínimas que devem constar das licenças ambientais no âmbito do SISNAMA, e da divulgação no Portal Nacional de Informações sobre o Licenciamento Ambiental.

Interessado: Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental -SMCQ/MMA



A referência para o PNLA seria a Classificação Nacional de Atividades Econômicas - CNAE, estabelecidas pela Comissão Nacional de Classificação - CONCLA, ou a Lista de Atividades Potencialmente Poluidoras ou Utilizadoras de Recursos Ambientais - LAPU, como proposto pelo IBAMA? Este tema, bem como outros relacionados com o licenciamento ambiental de empreendimentos, serão debatidos no Seminário conjunto com Audiência Pública, tratado no Item 3.3.

3.5. Processo nº 02000.000078/2009-04 – Alteração da Resolução CONAMA nº 18/86 no que diz respeito à Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE – CAP, em cumprimento ao art. 8º da Resolução CONAMA 403/08.

O MMA elaborou uma proposta de Resolução de modo a reestruturar a Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE – CAP, que foi disponibilizada na página da 33ª CTCQA.

A CNT e o Ministério das Cidades pediram vistas ao Processo, cujos relatórios foram disponibilizados no site.

3.6. Processo nº 02000.002878/2008-71 - Assunto: Opacidade de Emissão – Proposta de resolução que dispõe sobre a definição de diretrizes básicas e padrões de emissão para veículos a diesel para o primeiro ano de implantação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M

Interessado: Secretaria do Verde e do Meio Ambiente de São Paulo

A matéria foi objeto de análise por parte do IBAMA e da SMCQ/MMA, cujos pareceres serão apreciados pelos conselheiros para deliberação sobre a Proposta.

3.7. Processo nº 02000.001639/2008-01 – Assunto: Grupo de Trabalho para revisão da Resolução CONAMA nº 344/04, conforme prevê o artigo 9º da Resolução, que dispõe sobre procedimentos mínimos para avaliação do material a ser dragado em águas jurisdicionais brasileiras

Interessado: Entidades Ambientalistas da Região Sul - APROMAC

Coordenação: João Emílio Freire Filho - Confederação Nacional dos Transportes

Relatoria: IBAMA

Apresentação do Plano de Trabalho e dos Resultados da 2ª Reunião do GT ocorrida nos dias 23 e 24 de março/09.

4. Informes

4.1. Processo nº: 02000.002780/2007-32 - Assunto: Grupo de Trabalho para tratar de emissão de poluentes atmosféricos por fontes fixas novas e de fontes não contempladas pela Resolução CONAMA nº 382/2006

Interessado: Secretaria de Qualidade Ambiental nos Assentamentos Humanos/MMA

Coordenação: Norma Lúcia de Carvalho - Ministério das Cidades

Relatoria: Cláudio Darwin Alonso – SMA/SP

Relato sobre a 3ª Reunião ocorrida no dia 02/04/09.

4.2. Processo nº 02000.002931/2008-33 - Assunto: GT de monitoramento de fósforo para avaliação da Resolução CONAMA nº 359/05

Interessado: Ministério do Meio Ambiente – MMA

Coordenador: José Eduardo Bevilacqua - Secretaria de Estado do Meio Ambiente de São Paulo.

Indicação do nome do novo coordenador

4.3. Processo nº 02000.001876/2008-64 - Assunto: Propostas Complementares à Resolução 357, de 17 de março de 2005, e 397, de 3 de abril de 2008, sobre condições e padrões de lançamento de efluentes

Interessado: CONAMA

Coordenação: Zuleika Torquetti – Governo de Minas Gerais

Relatoria: Adriana de Araújo Maximiano – IBAMA

Relato sobre a 5ª Reunião ocorrida no dia 31/03/09.



Ofício 0983/2008/DQGA/FEAM - O Coordenador-Geral de Petróleo e Gás do DILIC/IBAMA manifestou-se favorável à criação de GT específico para tratar de águas de plataformas de gás e petróleo. Face à apresentação efetuada pela IBP/PETROBRAS na 2ª Reunião do GT, coloca-se à disposição para a realização de uma apresentação, para esclarecimentos de alguns pontos.

Ofício 063/08 - CGPEG/DILIC/IBAMAQGA/FEAM - Sugere criação de GT específico para tratar de águas de plataformas de gás e petróleo.

4.4. Processo nº 02000.01836/2008-12 - Assunto: Proposta de Resolução sobre a pesquisa, o registro, a comercialização e a utilização de agrotóxicos em ambientes hídricos.

Interessado: IBAMA

Coordenação: Guilherme Guimarães - Confederação Nacional dos Transportes

Relatoria: Adriana de Araújo Maximiano - IBAMA

Resultados da 2ª reunião do GT ocorrida em Brasília, no dia 15 de janeiro/09

5. Encerramento.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

Tel. (0xx61) 317.1433 – <http://www.mma.gov.br/conama> / conama@mma.gov.br

RESULTADOS DA 35ª REUNIÃO DA CÂMARA TÉCNICA DE CONTROLE E QUALIDADE AMBIENTAL

Data: 23 e 24 de abril de 2009 das 09:30h às 17:00h

Local: Sala S1 do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, Quadra 505, Lote 2, Bloco B, Brasília/DF.

1. Abertura da Reunião pelo Presidente da Câmara Técnica

Às 10:20h, verificada a existência de quorum, o Presidente da Câmara Técnica, Volney Zanardi Júnior, abriu a Reunião, cumprimentando e dando as boas-vindas a todos.

Relação dos membros da CTCQA que estiveram presentes à Reunião:

Solon M. S. Fagundes – representante da Entidade Ambientalista da Região Nordeste - FURPA
Carlos Alberto Harlei Bocuhy – suplente da Entidade Ambientalista da Região Sudeste – Eco Jureia
Wanderley Coelho Baptista – suplente da Confederação Nacional da Indústria - CNI
Patrícia Helena Gambogi Boson – titular da Confederação Nacional dos Transportes - CNT;
Vinicius Ladeira Marques de Sousa – representante da Confederação Nacional dos Transportes - CNT;
Celma Alves dos Anjos – representante da ANAMMA Nacional;
Elias Alberto Morgan - representante do Governo do Estado do Espírito Santo;
Cláudio Darwin Alonso - representante do Governo do Estado de São Paulo;
José Botelho Neto – suplente do Ministério de Minas e Energia.
Christina Elizabeth P. de Vasconcelos – suplente do Ministério de Minas e Energia.

2. Leitura e aprovação dos Resultados da 32ª, 33ª e 34ª Reuniões e da Transcrição da 32ª CTCQA

Foram aprovados os Resultados da 32ª, 33ª e 34ª Reuniões e a Transcrição da 32ª CTCQA. O Diretor do Conama, Nilo Diniz, informou que a Transcrição das 33ª, 34ª e 35ª Reuniões serão disponibilizadas tão logo se conclua o processo de contratação da empresa vencedora da licitação.

3. Ordem do Dia

3.1. Processo nº 02000.003261/2008-72 - Assunto: PROCONVE L6 - Proposta de Resolução que dispõe sobre nova fase de exigências do PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário.

Interessado: MMA

Procedência: IBAMA

A Proposta de Resolução foi aprovada com emendas e deverá ter os seguintes encaminhamentos:

- discussão na 51ª CTAJ em 07 e 08 /05/2009;
- apreciação na 94ª Reunião Plenária em 27 e 28/05/09.

3.2. Processo nº 02000.000917/2006-33 - Assunto: Minuta de Resolução Conama, que dispõe sobre o estabelecimento de critérios e valores orientadores referentes à presença de substâncias químicas, para a proteção da qualidade do solo e sobre diretrizes e procedimentos para o gerenciamento de áreas contaminadas.



Interessado: Secretaria de Qualidade Ambiental/MMA
Coordenação: Zilda Maria F. Veloso - IBAMA
Relatoria: Alysson Feliciano Lemos – Ministério da Saúde

A Proposta de Resolução foi aprovada com emendas e deverá ter os seguintes encaminhamentos:
- discussão na 51ª CTAJ em 07 e 08 /05/2009;
- apreciação na 94ª Reunião Plenária em 27 e 28/05/09.

Ofício do representante ambientalista no CONSEMA, conselheiro Carlos A. H. Bocuhy, que solicita a realização de Audiência Pública na cidade de São Paulo, sobre o tema "Proteção da Qualidade do Solo/Diretrizes e Procedimentos para o Gerenciamento de Áreas Contaminadas". A CT acatou o parecer da SMCQ (Nota Técnica nº 05/09/SMCQ/MMA disponibilizada na 34ª CTCQA), indeferindo a solicitação. Em resposta, será enviado ao conselheiro uma cópia da Nota Técnica da SMCQ. Presente na reunião, o conselheiro informou que o CONSEMA em parceria com o Ministério Público realizará a Audiência Pública e espera enviar as contribuições recebidas a tempo para serem apreciadas pelo Plenário do CONAMA.

3.3. Processo nº 02000.000631/2001-43 – Assunto: Audiências Públicas

Interessado: MMA

O Presidente Volney Zanardi Júnior apresentou na 33ª CTCQA uma proposta de programação para o seminário, que terá por objetivo ampliar a discussão sobre audiências públicas, sobre o licenciamento ambiental e sobre o cadastro a ser adotado no Portal Nacional de Informações sobre licenciamento do MMA, com a participação do IBAMA, dos OEMAs, da ANAMMA e de outras instituições. A data do evento será definida numa próxima Reunião.

3.4. Processo nº 02000.000275/2008-34 - Assunto: Proposta de Resolução que dispõe sobre as informações mínimas que devem constar das licenças ambientais no âmbito do Sisnama, e da divulgação no Portal Nacional de Informações sobre o Licenciamento Ambiental.

Interessado: Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental -SMCQ/MMA

A referência para o PNLA seria a Classificação Nacional de Atividades Econômicas - CNAE, estabelecidas pela Comissão Nacional de Classificação - CONCLA, ou a Lista de Atividades Potencialmente Poluidoras ou Utilizadoras de Recursos Ambientais - LAPU, como proposto pelo IBAMA? Este tema, bem como outros relacionados com o licenciamento ambiental de empreendimentos, serão debatidos no Seminário conjunto com Audiência Pública, tratado no Item 3.3.

3.5. Processo nº 02000.000078/2009-04 – Alteração da Resolução CONAMA nº 18/86 no que diz respeito à Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE – CAP, em cumprimento ao art. 8º da Resolução CONAMA 403/08.

O MMA elaborou uma proposta de Resolução de modo a reestruturar a Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE – CAP, que foi disponibilizada na página da 33ª CTCQA.

A CNT e o Ministério das Cidades pediram vistas ao Processo, cujos relatórios foram disponibilizados no site.

Não houve tempo hábil para apreciar a Proposta nem os relatórios.

3.6. Processo nº 02000.002878/2008-71 - Assunto: Opacidade de Emissão – Proposta de resolução que dispõe sobre a definição de diretrizes básicas e padrões de emissão para veículos a diesel para o primeiro ano de implantação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M

Interessado: Secretaria do Verde e do Meio Ambiente de São Paulo

A matéria foi objeto de análise por parte do IBAMA e da SMCQ/MMA, que concluíram que esta proposta trará contribuições técnicas para o GT criado pelo Ministro Minc, através da Portaria nº 38/2009, com o objetivo de atualizar toda a regulamentação do Conama sobre inspeção veicular de emissões de poluentes.

3.7. Processo nº 02000.001639/2008-01 – Assunto: Grupo de Trabalho para revisão da Resolução CONAMA nº 344/04, conforme prevê o artigo 9º da Resolução, que dispõe sobre procedimentos mínimos para avaliação do material a ser dragado em águas jurisdicionais brasileiras



Interessado: Entidades Ambientalistas da Região Sul - APROMAC
Coordenação: João Emílio Freire Filho - Confederação Nacional dos Transportes
Relatoria: IBAMA

Durante a 34ª CTCQA, houve manifestações dos conselheiros entendendo serem desnecessárias reuniões deste GT fora de Brasília. A representante da CNT, conselheira Patrícia Bozon, apresentou informe sobre o andamento dos trabalhos. A partir deste relato e por não ter um Plano de Trabalho, a CT decidiu pelo adiamento das reuniões até que esta pendência fosse sanada.

4. Informes

4.1. Processo nº 02000.002780/2007-32 - Assunto: Grupo de Trabalho para tratar de emissão de poluentes atmosféricos por fontes fixas novas e de fontes não contempladas pela Resolução CONAMA nº 382/2006

Interessado: Secretaria de Qualidade Ambiental nos Assentamentos Humanos/MMA

Coordenação: Norma Lúcia de Carvalho - Ministério das Cidades

Relatoria: Cláudio Darwin Alonso - SMA/SP

Cláudio Darwin Alonso fez um relato sobre a 3ª Reunião do GT ocorrida no dia 02/04/09, alertando sobre a necessidade de se indicar um novo coordenador, dadas as dificuldades que a conselheira do MCidades alegou para conciliar sua agenda de trabalho.

4.2. Processo nº 02000.002931/2008-33 - Assunto: GT de monitoramento de fósforo para avaliação da Resolução CONAMA nº 359/05

Interessado: Ministério do Meio Ambiente - MMA

Coordenador: - Nelson Menegon Júnior - Secretaria de Estado do Meio Ambiente de São Paulo.

A assessora do Conama, Cleidemar Batista Valério, leu o e-mail que indicou o nome do novo coordenador do GT de monitoramento de fósforo para avaliação da Resolução CONAMA nº 359/05, Nelson Menegon Júnior da CTESB

4.3. Processo nº 02000.001876/2008-64 - Assunto: Propostas Complementares à Resolução 357, de 17 de março de 2005, e 397, de 3 de abril de 2008, sobre condições e padrões de lançamento de efluentes

Interessado: CONAMA

Coordenação: Zuleika Torquetti - Governo de Minas Gerais

Relatoria: Adriana de Araújo Maximiano - IBAMA

Relato sobre a 5ª Reunião ocorrida no dia 31/03/09.

Ofício 0983/2008/DQGA/FEAM - O Coordenador-Geral de Petróleo e Gás do DILIC/IBAMA manifestou-se favorável à criação de GT específico para tratar de águas de plataformas de gás e petróleo. Face à apresentação efetuada pela IBP/PETROBRAS na 2ª Reunião do GT, coloca-se à disposição para a realização de uma apresentação, para esclarecimentos de alguns pontos.

Ofício 063/08 - CGPEG/DILIC/IBAMAQGA/FEAM - Sugere criação de GT específico para tratar de águas de plataformas de gás e petróleo.

Não houve tempo hábil para a CT deliberar sobre a criação do GT.

4.4. Processo nº 02000.01836/2008-12 - Assunto: Proposta de Resolução sobre a pesquisa, o registro, a comercialização e a utilização de agrotóxicos em ambientes hídricos.

Interessado: IBAMA

Coordenação: Guilherme Guimarães - Confederação Nacional dos Transportes

Relatoria: Adriana de Araújo Maximiano - IBAMA

Resultados da 2ª reunião do GT ocorrida em Brasília, no dia 15 de janeiro/09

5. Encerramento.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA



Procedência: 35ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental

Data: 23 e 24 abril de 2009

Processo nº 02000.003261/2008-72

Assunto: Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.

Proposta de Resolução
Versão Limpa

Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves novos de uso rodoviário 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 pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, 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 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 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 leves, nacionais e importados, visando à redução da poluição do ar nos centros urbanos do país e a economia de combustível;

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

Considerando os princípios da educação e informação ambiental, expressos no art. 225, §1º, VI da Constituição Federal; art. 9º, XI, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 e no Princípio 10 da Declaração do Rio de Janeiro de 1982;

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

RESOLVE:

CAPÍTULO I
DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS

Art. 1º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves de passageiros, de uso rodoviário [PROCONVE L6]:



- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx): 0,08 g/km;
- e) Aldeídos (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- f) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;
- g) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,2% em volume.

Art. 2º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx): 0,08 g/km;
- e) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- f) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,030 g/km;
- g) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: **0,2%** em volume.

Art. 3º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 2,00 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,50 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,06 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,25 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,35 g/km;
- f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,03 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,040 g/km;
- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: **0,2%** em volume.

Art. 4º Os limites máximos estabelecidos nos artigos acima entram em vigor conforme cronograma abaixo:

I - Veículos leves do ciclo Diesel: 100% a partir de janeiro de 2013.

II - Veículos leves do ciclo Otto: a partir de 1º de janeiro de 2014 para os novos modelos e a partir de 1º de janeiro de 2015 para os demais.

Art. 5º A partir de 1º de janeiro de 2012, fica estabelecido para as novas homologações o limite de 1,5 (um e meio) grama de combustível evaporado por ensaio para a emissão evaporativa (conforme NBR 11.481), de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do Ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.

Parágrafo único. Opcionalmente, para este ensaio, poderá ser utilizada a câmara selada de volume variável conforme o procedimento descrito no "Code of Federal Regulations, Volume 40, Parte 86", dos Estados Unidos da América, utilizando-se o limite de 2,0 (dois) gramas de combustível evaporado por ensaio para a emissão evaporativa.

Art. 6º Os fabricantes / importadores deverão incluir em todos os relatórios de ensaios de emissão, conforme NBR-6601, a partir de 30 (trinta) dias após a publicação desta, os valores da emissão de dióxido de carbono oriundo de gases de escapamento de veículos leves.

Art. 7º Os fabricantes e importadores de veículos leves do Ciclo Diesel, destinados ao mercado nacional, devem apresentar ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, até 31 de dezembro de 2013, relatório de valor típico de emissão de escapamento de aldeídos totais (CHO), medidos

no ciclo de condução conforme NBR-6601 e expresso em gramas por quilômetro (g/km), de todos os seus modelos em comercialização.

Parágrafo único: A emissão de aldeídos totais (CHO) deve ser medida conforme procedimento a ser determinado, até 31 de dezembro de 2011, pelo IBAMA.

Art. 8º Os fabricantes / importadores de veículos automotores leves deverão apresentar ao IBAMA valores típicos de emissão de óxidos de nitrogênio, obtidos com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da NBR 7024, de todos os seus modelos em comercialização no território nacional, segundo os seguintes prazos:

I – Veículos Leves do Ciclo Diesel, a partir de 1º de janeiro de 2013 até 31 de dezembro do mesmo ano;

II - Veículos leves do ciclo Otto, a partir de 1º de janeiro de 2014 até 31 de dezembro de 2015.



CAPÍTULO II DOS COMBUSTÍVEIS DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES

Art. 9º As especificações dos combustíveis de referência, gasolina, álcool etílico combustível e gás combustível, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§1º A mistura gasolina e álcool etílico anidro combustível deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis de referência, contendo 22% mais ou menos 1,0 % em volume de álcool etílico anidro combustível, conforme estabelecido no art. 9º da Lei 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§2º Ficam estabelecidas, conforme Anexo I, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool e do gás combustível de referência de ensaios de emissão para fins de desenvolvimento e homologação.

§3º O óleo Diesel de referência para a homologação está definido no Regulamento Técnico nº 06/2008 da Resolução ANP nº 40/2008 ou da que venha a substituí-la.

§4º Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações constantes no Anexo I.

CAPÍTULO III DOS COMBUSTÍVEIS COMERCIAIS E SUAS ESPECIFICAÇÕES

Art. 10. As especificações dos combustíveis comerciais, gasolina, álcool etílico combustível e gás natural para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§1º Ficam estabelecidas, conforme Anexo I, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e do gás natural comercial, para fins de distribuição e consumo.

§2º O óleo Diesel para atendimento dos limites da fase L6 do PROCONVE será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 01/01/2013, e posteriormente, aos demais veículos dos municípios e microrregiões definidos na Resolução CONAMA n.º 373/2006.

§3º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo I, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do gás combustível de referência de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio.

Art. 11. Competirá à ANP a apresentação do plano de abastecimento de combustíveis necessários ao cumprimento desta Resolução, dando ampla publicidade ao seu conteúdo, especialmente aos Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia.

§1º Produtores, importadores, distribuidores e revendedores de combustíveis deverão apresentar à ANP, nos prazos por ela determinados, as informações necessárias para a elaboração desse plano.

§2º O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilidade do combustível no volume e antecedência necessários, bem como a sua distribuição em postos geograficamente localizados, que permitam a um veículo da fase L6 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o combustível especificado pela ANP.

CAPÍTULO IV DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO



Art. 12. Para a medição da emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais, os quais são ensaiados segundo o procedimento da Norma Brasileira NBR 6601, permanecem os critérios estabelecidos na Resolução CONAMA nº 18, de 06 de maio de 1986.

Art. 13. Todos os modelos de veículos que apresentarem produção anual acima de 33% equipados com sistemas de condicionamento de ar no habitáculo de motorista / passageiros deverão ser ensaiados observando-se a prescrição n.º A4 do Anexo A da Norma Brasileira ABNT NBR 6601, de 2005.

Art. 14. O ensaio e a medição de aldeídos [HCO] no gás de escapamento de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto deverão ser efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 12026.

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 15. Os veículos, cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapamento (EGR), devem ter garantido por seus fabricantes e importadores de que este sistema tem condições técnicas de operar em altitudes de até 1000 metros.

Art. 16. A partir de 1º de janeiro de 2013, as novas homologações de veículos leves do Ciclo Diesel deverão comprovar o atendimento aos limites máximos de emissão de poluentes regulamentados por 80.000 km (oitenta mil quilômetros) ou cinco anos de uso.

§1º Para veículos, cujos agrupamentos de motores classificados conforme NBR 14.008, tenham previsão de vendas anuais maiores que 15.000 (quinze mil) unidades, os fatores de deterioração deverão ser determinados conforme NBR 14.008, adotando-se os mesmos prazos e critérios estabelecidos pela Resolução CONAMA nº 14 de 1995 e complementados pela Resolução CONAMA nº 315 de 2002.

§2º Para veículos, cujos agrupamentos de motores classificados conforme NBR 14.008, tenham previsão de vendas anuais de até 15.000 (quinze mil) unidades, poder-se-á adotar, opcionalmente, o fator de deterioração de 10% (dez por cento) para cada poluente regulamentado.

Art. 17. A partir 01/01/2013 ficam revogados o § 2º do art. 15 da Resolução CONAMA n.º 8/93 e o art. 23 da Resolução CONAMA n.º 315/2002.

Parágrafo único. Os veículos leves comerciais homologados como veículos pesados terão as LCVMs do motor e do veículo revalidadas até 31/12/2012, respeitando os estoques de passagem.

Art. 18. Os veículos automotores pesados, com motor do ciclo Otto, com massa total máxima autorizada entre 3.856 kg e 4.536 kg, poderão ser ensaiados, alternativamente, como veículo leve comercial com massa para ensaio maior que 1.700 quilos, aplicando-se o disposto no artigo 3º.

Art. 19. A partir de 01/01/2015, para os veículos automotores leves comerciais do ciclo Diesel, será exigido o porte de dispositivos/sistemas para autodiagnose (OBD), das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre a emissão de poluentes do ar.

Art. 20. O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado dos veículos leves com motor do ciclo Diesel, inclusive o sistema de autodiagnose (OBD).

Art. 21. 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. 22. Os veículos para uso específico, uso agrícola, militar, competição e lançamentos especiais, assim considerados mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, podem ser dispensados das exigências desta Resolução.

Art. 23. Os veículos dotados de sistemas de propulsão alternativos ou que utilizem combustíveis não previstos nesta Resolução poderão ser dispensados parcialmente das exigências determinadas neste regulamento, mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, por um período máximo de 24 (vinte e quatro) meses.

Art. 24. O Ministério do Meio Ambiente deverá apresentar ao CONAMA estudos e propostas para se instituir incentivos aos fabricantes e importadores de veículos automotores e de combustíveis automotivos, por meio da redução de tributos incidentes, para que antecipem voluntariamente as datas estabelecidas de comercialização no mercado nacional de produtos que atendam aos limites prescritos por esta Resolução.

Art. 25. O não cumprimento das disposições desta Resolução sujeitará os infratores às sanções previstas na Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e no Decreto n.º 3.179, de 21 de setembro de 1999, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação específica.

Art. 26. O IBAMA regulamentará até 31 de dezembro de 2009 a divulgação continuada, pela rede mundial de computadores, dos dados de emissão constantes nos processos de homologação de veículos automotores, os quais devem ser divulgados por Marca/modelo, para todas as Licenças para Uso da Configuração de Veículo ou Motor – LCVM expedidas.

Art. 27. A partir de 1º de janeiro de 2013, os sistemas de pós tratamento de gases de escapamento deverão prever a reposição de elementos ativos de controle de emissão objetivando a redução de custos de manutenção.

Parágrafo único. Caberá ao Ibama a regulamentação da reposição de elementos ativos prevista no caput deste artigo, no prazo de 180 dias após a publicação desta Resolução.

Art. 28. Os Itens 3.3, 3.4, 3.5 e 3.7 do Anexo da Resolução CONAMA 299/2001 terão as amostragens reduzidas de 0,1 ponto percentual, sendo aplicados os novos valores de amostragem a partir do semestre civil seguinte à data de publicação desta Resolução.

Art. 29. Para efeito de controle de emissão da produção, para apresentação do Relatório Valores de Emissão da Produção (RVEP), conforme Resolução CONAMA n.º 299/2001, os fabricantes e importadores de veículos leves ficam autorizados a apresentar os valores medidos de hidrocarbonetos totais (HC), alternativamente aos valores de hidrocarbonetos não metano (NMHC), aplicando-se, neste caso, o limite de 0,15g/km (quinze centésimos de grama por quilômetro).

Parágrafo único. No caso de optar pela alternativa de apresentar os valores de hidrocarbonetos totais (HC) o fabricante ou importador deverá apresentar, no mínimo, cinco veículos por modelo com os resultados medidos de hidrocarbonetos não metano (NMHC).

Art. 30. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

CARLOS MINC
Presidente do Conselho

ANEXO I

Especificação da gasolina padrão de ensaio

CARACTERÍSTICAS	UNIDADES	LIMITES
Aspecto		(1)
Destilação	°C	
PIE (Ponto Inicial de Ebulição)		23,9 a 40,0
10% vol., evaporados		54,0 a 65,0
50% vol., evaporados		93,0 a 100,0
90 % vol., evaporados		143,0 a 150,0
PFE (Ponto Final de Ebulição)		200,0 máx
Nº de Octano Motor - MON	-	82,0 a 85,0
Nº de Octano Pesquisa - RON	-	93,0 a 98,0
Enxofre	%	0,003 a 0,004
Pressão de vapor a 37,8°C	kPa	54,0 a 64,0
Chumbo, máx. (2)	g/L	0,005
Fósforo, máx	g/L	0,005
Hydrocarbonetos:		
Olefinicos, máx.	% vol.	4,0 a 6,0
Aromáticos, máx.	% vol.	22,0 a 25,0
Benzeno	% vol.	0,8 a 1,0
Resíduo, máx	% volume	2,0
Corrosividade ao cobre, 3h50°C, máx.	-	1
Goma atual lavada, máx.	mg/100 mL	3,0
Período de indução a100°C, min.	min	1000
(1) Limpida e isenta de água ou material em suspensão, conforme condições determinadas nos métodos especificados para avaliação do Aspecto.		
(2) Proibida a adição. Deve ser verificado quando houver dúvida quanto à ocorrência de contaminação.		

Especificação do álcool padrão de ensaio (conforme Resolução ANP nº 05/2005)



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA



Procedência: 35ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental

Data: 23 e 24 abril de 2009

Processo nº 02000.003261/2008-72

Assunto: Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.

Proposta de Resolução
Versão com Emendas

Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves novos de uso rodoviário 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 pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, 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 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 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 leves, nacionais e importados, visando à redução da poluição do ar nos centros urbanos do país e a economia de combustível;

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

Considerando os princípios da educação e informação ambiental, expressos no art. 225, §1º, VI da Constituição Federal; art. 9º, XI, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 e no Princípio 10 da Declaração do Rio de Janeiro de 1982;

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

RESOLVE:

CAPÍTULO I
DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS

Art. 1º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves de passageiros, de uso rodoviário [PROCONVE L6]:



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA



Procedência: 35ª Reunião da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental

Data: 23 e 24 abril de 2009

Processo nº 02000.003261/2008-72

Assunto: Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.

Proposta de Resolução
Versão com Emendas

Dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos automotores leves novos de uso rodoviário 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 pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, 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 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 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 leves, nacionais e importados, visando à redução da poluição do ar nos centros urbanos do país e a economia de combustível;

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

Considerando os princípios da educação e informação ambiental, expressos no art. 225, §1º, VI da Constituição Federal; art. 9º, XI, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 e no Princípio 10 da Declaração do Rio de Janeiro de 1982;

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

RESOLVE:

CAPÍTULO I
DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS

Art. 1º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves de passageiros, de uso rodoviário [PROCONVE L6]:



- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx): 0,08 g/km;
- e) Aldeídos (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- f) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;
- ~~g) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,3% em volume.~~
- Proposta CNT (aprovada)
- g) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,2% em volume.

Art. 2º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx): 0,08 g/km;
- e) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- f) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,030 g/km;
- ~~g) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume.~~
- Proposta CNT (aprovada)
- g) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,2% em volume.

Art. 3º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

- a) Monóxido de carbono (CO): 2,00 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,50 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,06 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,25 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,35 g/km;
- f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,03 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,040 g/km;
- ~~h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,30% em volume.~~
- Proposta CNT (aprovada)
- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,2% em volume.

Art. 4º Os limites máximos estabelecidos nos artigos acima entram em vigor conforme cronograma abaixo:

I - Veículos leves do ciclo Diesel: 100% a partir de janeiro de 2013.

II - Veículos leves do ciclo Otto: a partir de 1º de janeiro de 2014 para os novos modelos e a partir de 1º de janeiro de 2015 para os demais.

Art. 5º A partir de 1º de janeiro de 2012, fica estabelecido para as novas homologações o limite de 1,5 (um e meio) grama de combustível evaporado por ensaio para a emissão evaporativa (conforme NBR 11.481), de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do Ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.

Parágrafo único. Opcionalmente, para este ensaio, poderá ser utilizada a câmara selada de volume variável conforme o procedimento descrito no "Code of Federal Regulations, Volume 40, Parte 86", dos Estados Unidos da América, utilizando-se o limite de 2,0 (dois) gramas de combustível evaporado por ensaio para a emissão evaporativa.

Art. 6º Os fabricantes / importadores deverão incluir em todos os relatórios de ensaios de emissão, conforme NBR-6601, a partir de 30 (trinta) dias após a publicação desta, os valores da emissão de dióxido de carbono oriundo de gases de escapamento de veículos leves.

Art. 7º Os fabricantes e importadores de veículos leves do Ciclo Diesel, destinados ao mercado nacional, devem apresentar ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, até 31 de dezembro de 2013, relatório de valor típico de emissão de escapamento de aldeídos totais (CHO), medidos no ciclo de condução conforme NBR-6601 e expresso em gramas por quilômetro (g/km), de todos os seus modelos em comercialização.

Parágrafo único: A emissão de aldeídos totais (CHO) deve ser medida conforme procedimento a ser determinado, até 31 de dezembro de 2011, pelo IBAMA.

Art. 8º Os fabricantes / importadores de veículos automotores leves deverão apresentar ao IBAMA valores típicos de emissão de óxidos de nitrogênio, obtidos com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da NBR 7024, de todos os seus modelos em comercialização no território nacional, segundo os seguintes prazos:

I – Veículos Leves do Ciclo Diesel, a partir de 1º de janeiro de 2013 até 31 de dezembro do mesmo ano;

II - Veículos leves do ciclo Otto, a partir de 1º de janeiro de 2014 até 31 de dezembro de 2015.



CAPÍTULO II DOS COMBUSTÍVEIS DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES

Art. 9º As especificações dos combustíveis de referência, gasolina, álcool etílico combustível e gás combustível, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§1º A mistura gasolina e álcool etílico anidro combustível deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis de referência, contendo 22% mais ou menos 1,0 % em volume de álcool etílico anidro combustível, conforme estabelecido no art. 9º da Lei 8.723, de 28 de outubro de 1993.

~~Proposta MME – retirada do §2º~~

§2º Ficam estabelecidas, conforme Anexo I, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool e ~~GNV~~ do gás combustível de referência ~~padrões~~ de ensaios de emissão para fins de desenvolvimento e homologação.

~~Proposta MP – proposta retirada~~

§2º O Ibama indicará à ANP ~~— Ficam estabelecidas, conforme Anexo I com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool e GNV do gás combustível de referência padrões de ensaios de emissão para fins de desenvolvimento e homologação, no prazo de 90 dias após a publicação desta Resolução.~~

§3º O óleo Diesel de referência para a homologação está definido no Regulamento Técnico nº 06/2008 da Resolução ANP nº 40/2008 ou da que venha a substituí-la.

~~Proposta MME – retirada do §4º~~

§4º Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações constantes no Anexo I.

~~Proposta MPF – retirada~~

§4º Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações do Ibama.

CAPÍTULO III DOS COMBUSTÍVEIS COMERCIAIS E SUAS ESPECIFICAÇÕES

Art. 10. As especificações dos combustíveis comerciais, gasolina, álcool etílico combustível e gás natural para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.



~~Proposta-MME— retirada do §12~~

§1º Ficam estabelecidas, conforme Anexo I, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool, e do ~~GNV comercial~~ gás natural comercial, para fins de distribuição e consumo.

~~Proposta-MPF— proposta retirada~~

§1º O Ibama indicará à ANP as características da gasolina, do álcool e GNV comercial para fins de distribuição e consumo, no prazo de 90 dias após a publicação desta Resolução.

§2º O óleo Diesel para atendimento dos limites da fase L6 do PROCONVE será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 01/01/2013, e posteriormente, aos demais veículos dos municípios e microrregiões definidos na Resolução CONAMA n.º 373/2006.

§3º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo I, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do ~~GNV padrão~~ gás combustível de referência ~~padrão~~ de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio.

~~Proposta-MPF— proposta retirada~~

§3º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas pelo Ibama, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do GNV padrão de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio.

~~Proposta-MME~~

~~§3º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo I, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do Gás Combustível de Referência GNV padrão de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio.~~

Art. 11. Competirá à ANP a apresentação do plano de abastecimento de combustíveis necessários ao cumprimento desta Resolução, dando ampla publicidade ao seu conteúdo, especialmente aos Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia.

§1º Produtores, importadores, distribuidores e revendedores de combustíveis deverão apresentar à ANP, nos prazos por ela determinados, as informações necessárias para a elaboração desse plano.

§2º O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilidade do combustível no volume e antecedência necessários, bem como a sua distribuição em postos geograficamente localizados, que permitam a um veículo da fase L6 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o combustível especificado pela ANP.

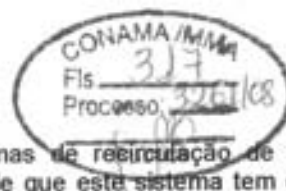
CAPÍTULO IV DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO

Art. 12. Para a medição da emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais, os quais são ensaiados segundo o procedimento da Norma Brasileira NBR 6601, permanecem os critérios estabelecidos na Resolução CONAMA n.º 18, de 06 de maio de 1986.

Art. 13. Todos os modelos de veículos que apresentarem produção anual acima de 33% equipados com sistemas de condicionamento de ar no habitáculo de motorista / passageiros deverão ser ensaiados observando-se a prescrição n.º A4 do Anexo A da Norma Brasileira ABNT NBR 6601, de 2005.

Art. 14. O ensaio e a medição de aldeídos [HCO] no gás de escapamento de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto deverão ser efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 12026.

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES GERAIS



Art. 15. Os veículos, cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapamento (EGR), devem ter garantido por seus fabricantes e importadores de que este sistema tem condições técnicas de operar em altitudes de até 1000 metros.

Art. 16. A partir de 1º de janeiro de 2013, as novas homologações de veículos leves do Ciclo Diesel deverão comprovar o atendimento aos limites máximos de emissão de poluentes regulamentados por 80.000 km (oitenta mil quilômetros) ou cinco anos de uso.

§1º Para veículos, cujos agrupamentos de motores classificados conforme NBR 14.008, tenham previsão de vendas anuais maiores que 15.000 (quinze mil) unidades, os fatores de deterioração deverão ser determinados conforme NBR 14.008, adotando-se os mesmos prazos e critérios estabelecidos pela Resolução CONAMA nº 14 de 1995 e complementados pela Resolução CONAMA nº 315 de 2002.

§2º Para veículos, cujos agrupamentos de motores classificados conforme NBR 14.008, tenham previsão de vendas anuais de até 15.000 (quinze mil) unidades, poder-se-á adotar, opcionalmente, o fator de deterioração de 10% (dez por cento) para cada poluente regulamentado.

Art. 17. A partir 01/01/2013 ficam revogados o § 2º do art. 15 da Resolução CONAMA nº 8/93 e o art. 23 da Resolução CONAMA nº 315/2002.

Parágrafo único. Os veículos leves comerciais homologados como veículos pesados terão as LCVMs do motor e do veículo revalidadas até 31/12/2012, respeitando os estoques de passagem.

Art. 18. Os veículos automotores pesados, com motor do ciclo Otto, com massa total máxima autorizada entre 3.856 kg e 4.536 kg, poderão ser ensaiados, alternativamente, como veículo leve comercial com massa para ensaio maior que 1.700 quilos, aplicando-se o disposto no artigo 3º;

Art. 19. A partir de 01/01/2015, para os veículos automotores leves comerciais do ciclo Diesel, será exigido o porte de dispositivos/sistemas para autodiagnose (OBD), das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre a emissão de poluentes do ar.

Art. 20. O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado dos veículos leves com motor do ciclo Diesel, inclusive o sistema de autodiagnose (OBD).

Art. 21. 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. 22. Os veículos para uso específico, uso agrícola, militar, competição e lançamentos especiais, assim considerados mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, podem ser dispensados das exigências desta Resolução.

Art. 23. Os veículos dotados de sistemas de propulsão alternativos ou que utilizem combustíveis não previstos nesta Resolução poderão ser dispensados parcialmente das exigências determinadas neste regulamento, mediante decisão motivada e exclusiva do IBAMA, por um período máximo de 24 (vinte e quatro) meses.

Art. 24. O Ministério do Meio Ambiente deverá apresentar ao CONAMA estudos e propostas para se instituir incentivos aos fabricantes e importadores de veículos automotores e de combustíveis automotivos, por meio da redução de tributos incidentes, para que antecipem voluntariamente as datas estabelecidas de comercialização no mercado nacional de produtos que atendam aos limites prescritos por esta Resolução.

Art. 25. 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 no Decreto nº 3.179, de 21 de setembro de 1999, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação específica.

Art. 26. O IBAMA regulamentará até 31 de dezembro de 2009 a divulgação continuada, pela rede mundial de computadores, dos dados de emissão constantes nos processos de homologação de veículos automotores, os quais devem ser divulgados por Marca/modelo, para todas as Licenças para Uso da Configuração de Veículo ou Motor – LCVm expedidas.

Art. 27. A partir de 1º de janeiro de 2013, os sistemas de pós tratamento de gases de escapamento deverão prever a reposição de elementos ativos de controle de emissão objetivando a redução de custos de manutenção.



Proposta Ibama (aprovada)

Parágrafo único. Caberá ao Ibama a regulamentação da reposição de elementos ativos prevista no caput deste artigo, no prazo de 180 dias após a publicação desta Resolução.

Art. 28. Os Itens 3.3, 3.4, 3.5 e 3.7 do Anexo da Resolução CONAMA 299/2001 terão as amostragens reduzidas de 0,1 ponto percentual, sendo aplicados os novos valores de amostragem a partir do semestre civil seguinte à data de publicação desta Resolução.

~~**Art. 29.** Para efeito de controle de emissão da produção, para apresentação do Relatório Valores de Emissão da Produção (RVEP), conforme Resolução CONAMA n° 299/2001, os fabricantes e importadores de veículos leves ficam autorizados a apresentar os valores medidos de hidrocarbonetos totais (HC), alternativamente aos valores de hidrocarbonetos não metano (NMHC), aplicando-se, neste caso, o limite de 0,1g/km (um décimo de grama por quilômetro).~~

Proposta CNT (aprovada)

Art. 29. Para efeito de controle de emissão da produção, para apresentação do Relatório Valores de Emissão da Produção (RVEP), conforme Resolução CONAMA n° 299/2001, os fabricantes e importadores de veículos leves ficam autorizados a apresentar os valores medidos de hidrocarbonetos totais (HC), alternativamente aos valores de hidrocarbonetos não metano (NMHC), aplicando-se, neste caso, o limite de 0,15g/km (quinze centésimos de grama por quilômetro).

Parágrafo único. No caso de optar pela alternativa de apresentar os valores de hidrocarbonetos totais (HC) o fabricante ou importador deverá apresentar, no mínimo, cinco veículos por modelo com os resultados medidos de hidrocarbonetos não metano (NMHC).

Art. 30. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

CARLOS MINC
Presidente do Conselho

ANEXO I



Especificação da gasolina padrão de ensaio

CARACTERÍSTICAS	UNIDADES	LIMITES
Aspecto		(1)
Destilação	°C	
PIE (Ponto Inicial de Ebulição)		23,9 a 40,0
10% vol., evaporados		54,0 a 65,0
50% vol., evaporados		93,0 a 100,0
90 % vol., evaporados		143,0 a 150,0
PFE (Ponto Final de Ebulição)		200,0 máx
Nº de Octano Motor - MON	-	82,0 a 85,0
Nº de Octano Pesquisa - RON	-	93,0 a 98,0
Enxofre.	%	0,003 a 0,004
Pressão de vapor a 37,8°C.	kPa	54,0 a 64,0
Chumbo, máx. (2)	g/L	0,005
Fósforo, máx	g/L	0,005
Hidrocarbonetos:		
Olefinicos, máx.	% vol.	4,0 a 6,0
Aromáticos, máx.	% vol.	22,0 a 25,0
Benzeno	% vol.	0,8 a 1,0
Resíduo, máx	% volume	2,0
Corrosividade ao cobre, 3h50°C, máx.	-	1
Goma atual lavada, máx.	mg/100 mL	3,0
Período de indução a100°C, min.	min	1000
(1) Limpida e isenta de água ou material em suspensão, conforme condições determinadas nos métodos especificados para avaliação do Aspecto.		
(2) Proibida a adição. Deve ser verificado quando houver dúvida quanto à ocorrência de contaminação.		

Especificação do álcool padrão de ensaio (conforme Resolução ANP nº 05/2005)



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte
70730-542 – Brasília/DF – conama@mma.gov.br
Tel. (0xx61) 3105.2207/2102

Ofício Circular nº **078/2009/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, **24** de abril de 2009.

Assunto: Convocação para a 51ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.

Ref.: Processos nº 02000.000716/2003-93

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. Em nome da Presidente da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos e no cumprimento do disposto no art. 28 e inciso VI do art. 45 do Regimento Interno deste Conselho, convoco Vossa Senhoria para participar da 51ª Reunião da citada CT, a realizar-se **nos dias 07 e 08 de maio de 2009, das 09h30 às 18h00, no Auditório térreo do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, qd. 505, lt. 02, Brasília/DF.**

2. Informo que a pauta e documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho, na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:

http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1172

3. Solicito que as entidades da Sociedade Civil, com assento na Câmara Técnica, cujas passagens e diárias são pagas com recursos orçamentários do MMA, conforme § 2º, art. 9º do Regimento Interno, **encaminhem sua confirmação de participação no corpo deste e-mail, anexando seu currículo resumido, ATÉ O DIA 27 DE ABRIL DE 2009,** para que sejam tomadas as providências necessárias. Caso necessite entrar em contato com nossa equipe de apoio os contatos são: tel. (61) 3105.2207/2102 ou conama.ti@mma.gov.br.

Atenciosamente,


Nilo Sérgio de Melo Diniz
Diretor





MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA
SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte
70730-542 – Brasília/DF – conama@mma.gov.br
Tel. (0xx61) 3105.2207/2102

Ofício Circular nº 079 /2009/DCONAMA/SECEX/MMA.

Brasília, 24 de abril de 2009.

Assunto: Convite para a 51ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.

Ref.: Processos nº 02000.000716/2003-93

Prezado(a) Senhor(a),

1. Em nome da Presidente da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, comunico que foi convocada a 51ª Reunião da CT citada, a realizar-se **nos dias 07 e 08 de maio de 2009, das 09h30 às 18h00**, no Auditório térreo do Edifício Marie Prendi Cruz, W2 Norte, qd. 505, Lt. 02, Brasília/DF.
2. Informo que a pauta e documentos da reunião serão disponibilizados até 5 dias antes da data da reunião, conforme art. 28 do Regimento Interno do Conselho, na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:
http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1172
3. Lembramos que a deliberação sobre os temas em pauta é exclusiva dos Conselheiros membros desta Câmara Técnica.

Atenciosamente,


Nilo Sérgio de Melo Diniz
Diretor





Ministério do Meio Ambiente
Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA



Pauta da 51ª Reunião Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos
Data: 7 e 8 de maio de 2009
Horário: das 9h30 às 18h00
Local: Auditório do Edifício Marie Prendi Cruz
Endereço: SEPN 505, Lote 2, Bloco B, entrada pela W2 Norte - Brasília/DF

1. Abertura pela Presidente da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.

2. Ordem do Dia:

2.1 Proposta de Resolução sobre a fase L6 do PROCONVE

Processo nº 02000.003261/2008-72 - Estabelece a nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores-PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.

Interessado: IBAMA

Procedência: 35ª CT de Controle e Qualidade Ambiental (23 e 24/04/09)

Encaminhamento: Em regime de urgência. Para análise e deliberação.

2.2 Proposta de Resolução sobre Restinga

Processo nº 02000.000642/2007-19 - Dispõe sobre parâmetros básicos para a definição de vegetação primária e dos estágios sucessionais secundários da vegetação de restinga no bioma Mata Atlântica.

Interessado: Secretaria de Biodiversidade e Florestas/MMA

Procedência: 48ª CT de Assuntos Jurídicos (16 e 17/02/09)

Encaminhamento: Apreciação dos relatórios de pedido de vista da CNA e do Governo de São Paulo. Para análise e deliberação.

2.3 Proposta de Resolução sobre Áreas Contaminadas

Processo nº 02000.000917/2006-33 - Estabelece critérios e valores orientadores da presença de substâncias químicas para a proteção da qualidade do solo e dispõe sobre diretrizes e procedimentos para o gerenciamento de áreas contaminadas.

Interessado: Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental/MMA

Procedência: 35ª CT de Controle e Qualidade Ambiental (23 e 24/04/09)

Encaminhamento: Para análise e deliberação.

3. Assuntos Gerais.

4. Encerramento.





**Ministério do Meio Ambiente
Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA**

Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos
Data: 7 e 8 de maio de 2009
Horário: das 9h30 às 18h
Local: Auditório do Edifício Marie Prendi Cruz
Endereço: SEPN 505, Lote 2, Bloco B, entrada pela W2 Norte - Brasília/DF

Resultado da 51ª Reunião

1. Abertura pela Presidente da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.

Membros presentes:

- Entidades Ambientalistas da Região Centro-Oeste – Ecodata: Júlio Valente
- Instituto O Direito por um Planeta Verde: Gustavo Trindade
- Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil: Rodrigo Justus
- Confederação Nacional da Indústria: Cristina Aires Correa Lima
- Governos Estaduais – Pernambuco: Hélio Gurgel Cavalcanti (vice-presidente)
- Governos Estaduais – São Paulo: Pedro Ubiratan Escorel de Azevedo e João Roberto Winther
- Governo Federal – Ibama: Andrea Vulcanis (presidente) e Alexandre Coelho Neto

A reunião foi presidida pelo Vice-Presidente no primeiro dia e pela Presidente no segundo.

2. Ordem do Dia:

2.1 Proposta de Resolução sobre a fase L6 do Proconve

Processo nº 02000.003261/2008-72 - Estabelece a nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores-Proconve para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.

Interessado: IBAMA

Procedência: 35ª CT de Controle e Qualidade Ambiental (23 e 24/04/09)

Resultado: A proposta foi apresentada pelo Gerente de Qualidade do Ar da Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental do MMA, Rudolf de Noronha, coordenador do grupo que elaborou a minuta inicial. Também participaram da reunião representantes da Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis-ANP, do Ministério de Minas e Energia, da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores-ANFAVEA, da Petrobras, do Ministério Público Federal, entre outros. Discutiu-se as questões legais levantadas e foram feitas alterações de técnica legislativa. Não havendo óbices jurídicos, a proposta foi aprovada. A representante da CNI solicitou o registro de voto contrário à aprovação do §4º, do art. 9º. A matéria segue para apreciação do Plenário, em regime de urgência.

2.2 Proposta de Resolução sobre Restinga

Processo nº 02000.000642/2007-19 - Dispõe sobre parâmetros básicos para a definição de vegetação primária e dos estágios sucessionais secundários da vegetação de restinga no bioma Mata Atlântica.

Interessado: Secretaria de Biodiversidade e Florestas/MMA

Procedência: 48ª CT de Assuntos Jurídicos (16 e 17/02/09)

Resultado: A proposta foi apresentada pelo Diretor do Departamento de Áreas Protegidas da Secretaria de Biodiversidade e Florestas do MMA, João de Deus Medeiros, membro da Câmara Técnica de Biodiversidade, Fauna e Recursos Pesqueiros. O representante do Governo de São Paulo apresentou parecer sobre o pedido de vista feito na reunião anterior, recebendo endosso do representante da CNA, que também havia pedido vista. Discutiu-se as questões legais levantadas e foram feitas alterações de técnica legislativa. Foi feita anotação no art. 6º quanto ao termo "atividades consolidadas", à luz do art. 1º, §1º, do Decreto nº 6.660, 21 de novembro de 2008, para deliberação do Plenário. O art. 8º foi rejeitado por falta de amparo legal. Não havendo outros óbices jurídicos, a proposta foi aprovada e segue para apreciação do Plenário.

2.3 Proposta de Resolução sobre Áreas Contaminadas

Processo nº 02000.000917/2006-33 - Estabelece critérios e valores orientadores da presença de substâncias químicas para a proteção da qualidade do solo e dispõe sobre diretrizes e procedimentos para o gerenciamento de áreas contaminadas.

Interessado: Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental/MMA

Procedência: 35ª CT de Controle e Qualidade Ambiental (23 e 24/04/09)

Resultado: A proposta foi apresentada pelo Gerente da Divisão de Áreas Contaminadas da Companhia de Saneamento Ambiental de São Paulo-CETESB, Alfredo Rocca, um dos coordenadores do grupo de trabalho que elaborou a minuta de resolução. A matéria foi discutida e aprovada, com alterações de técnica legislativa, até o Capítulo IV. O assessor da Secretaria-Executiva do Conama Fernando Caminati acusou o recebimento do Ofício 1029/2009-PGJ/CAO-Cível, do Ministério Público do Estado de São Paulo, com parecer e recomendações sobre a legalidade do §2º do art. 13 da proposta, e fez a leitura de suas recomendações. Os conselheiros debateram o tema e promoveram alterações no dispositivo mencionado. A apreciação do art. 17 e seus parágrafos foi suspensa para que seja feita consulta à legislação específica relativa ao INMETRO, que será convidado a comparecer à próxima reunião da câmara técnica. A Presidente também observou a necessidade da verificação dos dispositivos referentes a registros públicos constantes da proposta, para evitar possíveis conflitos com a Lei de Registros Públicos (Lei nº 6015/1973). A reunião foi suspensa, e a matéria retornará à pauta na próxima CTAJ.

3. Assuntos Gerais

As datas da próxima reunião da câmara técnica não puderam ser agendadas, tendo em vista a necessidade de confirmação do calendário de reuniões plenárias do Conama, bem como a conclusão da tramitação de outras matérias.

O assessor da Secretaria-Executiva do Conama Fernando Caminati informou seu desligamento do quadro do MMA e despediu-se dos conselheiros. A Presidente da CTAJ e os demais conselheiros solicitaram o registro no resultado da reunião dos agradecimentos ao seu trabalho na assessoria da CTAJ.

4. Encerramento

Não tendo como concluir o item 2.3, a reunião foi encerrada às 16h30 do dia 08/05.





MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente - Conama



Procedência: 51ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos

Data: 7 e 8 de maio de 2009

Processo nº 02000.003261/2008-72

Assunto: Dispõe sobre nova fase de exigências do PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.

Proposta de Resolução

Versão com Emendas

Dispõe sobre nova fase (PROCONVE L6) de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE para veículos automotores leves novos de uso rodoviário 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 pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno; e~~

Proposta Gov SP - aprovada

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 pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, tendo em vista o disposto no art. 10 da Resolução Conama nº 403, de 11 de novembro de 2008, e em seu Regimento Interno; e

Proposta gov SP - supressão - aprovada

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

Considerando 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;

Proposta gov SP - supressão - 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 leves, nacionais e importados, visando à redução da poluição do ar nos centros urbanos do país e a economia de combustível;

Proposta Gov. SP – supressão - aprovada

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

Considerando os princípios da educação e informação ambiental, expressos no art. 225, §1º, VI da Constituição Federal; art. 9º, XI, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 e no Princípio 10 da Declaração do Rio de Janeiro de 1992;

Proposta Gov. SP – supressão

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



RESOLVE:

CAPÍTULO I APROVADO
DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS

Art. 1º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes, provenientes do escapamento de veículos automotores leves de passageiros, de uso rodoviário, para a fase do PROCONVE L6:

Trocar por incisos

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx): 0,08 g/km;
- e) Aldeídos (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- f) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;
- g) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,2% em volume.

Art. 2º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

Trocar por incisos

Tirar sublinhados

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx): 0,08 g/km;
- e) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- f) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,030 g/km;
- g) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: **0,2%** em volume.

Art. 3º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

Trocar por incisos

Tirar sublinhados

- a) Monóxido de carbono (CO): 2,00 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,50 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,06 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,25 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,35 g/km;
- f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,03 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,040 g/km;
- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: **0,2%** em volume.

Art. 4º Os limites máximos estabelecidos nesta Resolução ~~nos artigos acima~~ entram em vigor conforme cronograma abaixo:

I - Veículos leves do ciclo Diesel: 100% a partir de janeiro de 2013.

II - Veículos leves do ciclo Otto: a partir de 1º de janeiro de 2014 para os novos modelos e a partir de 1º de janeiro de 2015 para os demais.

Art. 5º A partir de 1º de janeiro de 2012, fica estabelecido para as novas homologações o limite de 1,5 (um e meio) grama de combustível evaporado por ensaio para a emissão evaporativa conforme NBR 11.481, de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.

Parágrafo único. ~~Opcionalmente~~, Para ~~este~~ o ensaio descrito no caput, poderá ser utilizada ~~alternativa-~~mente a câmara selada de volume variável conforme o procedimento descrito no "Code of Federal Regulations, Volu-

me 40, Parte 86*, dos Estados Unidos da América, utilizando-se o limite de 2,0 (dois) gramas de combustível evaporado por ensaio para a emissão evaporativa.

Art. 6º Os fabricantes / importadores deverão incluir em todos os relatórios de ensaios de emissão, conforme NBR-6601, a partir de 30 (trinta) dias após a publicação desta, os valores da emissão de dióxido de carbono oriundo de gases de escapamento de veículos leves.

Art. 7º Os fabricantes e importadores de veículos leves do ciclo Diesel, destinados ao mercado nacional, devem apresentar ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama, até 31 de dezembro de 2013, relatório de valor típico de emissão de escapamento de aldeídos totais (CHO), medidos no ciclo de condução conforme NBR-6601 e expresso em gramas por quilômetro (g/km), de todos os seus modelos em comercialização.

Parágrafo único: A emissão de aldeídos totais (CHO) deve ser medida conforme procedimento a ser determinado, até 31 de dezembro de 2011, pelo Ibama.

Art. 8º Os fabricantes / importadores de veículos automotores leves deverão apresentar ao Ibama valores típicos de emissão de óxidos de nitrogênio, obtidos com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da NBR 7024, de todos os seus modelos em comercialização no território nacional, segundo os seguintes prazos:

I – veículos leves do ciclo Diesel, a partir de 1º de janeiro de 2013 até 31 de dezembro do mesmo ano;

II – veículos leves do ciclo Otto, a partir de 1º de janeiro de 2014 até 31 de dezembro de 2015.



CAPÍTULO II - aprovado DOS COMBUSTÍVEIS DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES

~~**Art. 9º** As especificações dos combustíveis de referência, gasolina, álcool etílico combustível e gás combustível, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.~~

Proposta Planeta Verde - aprovada

Art. 9º A Agência Nacional de Petróleo-ANP especificará ~~As especificações dos~~ os combustíveis de referência, gasolina, álcool etílico combustível e gás combustível, necessários ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução ~~serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis ANP, em prazo compatível para o cumprimento do~~ em prazo que possibilite seu fornecimento com antecedência de 36 meses, de acordo com o disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§1º A mistura gasolina e álcool etílico anidro combustível deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis de referência, contendo 22%, com variação de um ponto percentual para mais ou para menos ~~4,0%~~ em volume de álcool etílico anidro combustível, conforme estabelecido no art. 9º da Lei 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§2º Ficam estabelecidas, conforme Anexo I, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool e do gás combustível de referência de ensaios de emissão para fins de desenvolvimento e homologação.

§3º O óleo Diesel de referência para a homologação está definido no Regulamento Técnico nº 06/2008 da Resolução ANP nº 40/2008 ou da que venha a substituí-la.

Proposta-GNI—supressão do §4º—rejeitada

Registrar voto vencido

§4º Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações constantes no Anexo I.

CAPÍTULO III aprovado DOS COMBUSTÍVEIS COMERCIAIS E SUAS ESPECIFICAÇÕES

Proposta Planeta Verde - aprovada

Art. 10. As especificações dos combustíveis comerciais, gasolina, álcool etílico combustível e gás natural para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, em prazo compatível para garantir o abastecimento na data de implantação dos limites fixados nesta Resolução de acordo com o ~~o cumprimento do~~ disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§1º Ficam estabelecidas, conforme Anexo I, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool e do gás natural comercial, para fins de distribuição e consumo.

§2º O óleo Diesel para atendimento dos limites da fase L6 do PROCONVE será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 01/01/2013, e posteriormente, aos demais veículos dos municípios e microrregiões definidos na Resolução Conama nº 373/2006.

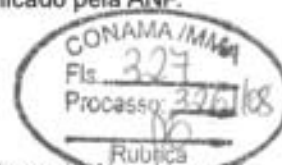
§3º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo I, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do gás combustível de referência de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio.

Art. 11. Competirá à ANP a apresentação do plano de abastecimento de combustíveis necessários ao cumprimento desta Resolução, dando ampla publicidade ao seu conteúdo, especialmente aos Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia.

§1º Produtores, importadores, distribuidores e revendedores de combustíveis deverão apresentar à ANP, nos prazos por ela determinados, as informações necessárias para a elaboração desse plano.

§2º O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilidade do combustível no volume e antecedência necessários, bem como a sua distribuição em postos geograficamente localizados, que permitam a um veículo da fase L6 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o combustível especificado pela ANP.

CAPÍTULO IV aprovado DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO



Art. 12. Para a medição da emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais, os quais são ensaiados segundo o procedimento da Norma Brasileira NBR 6601, permanecem os critérios estabelecidos na Resolução Conama nº 18, de 06 de maio de 1986.

Art. 13. Todos os modelos de veículos, que apresentarem produção anual acima de 33% equipados com sistemas de condicionamento de ar no habitáculo de motorista / passageiros, deverão ser ensaiados observando-se a prescrição nº A4 do Anexo A da Norma Brasileira ABNT NBR 6601, de 2005.

Art. 14. O ensaio e a medição de aldeídos [HCO] no gás de escapamento de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto deverão ser efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 12026.

CAPÍTULO V aprovado DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 15. Os veículos, cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapamento (EGR), devem ter garantido por seus fabricantes e importadores de que este sistema tem condições técnicas de operar em altitudes de até 1000 metros.

Art. 16. A partir de 1º de janeiro de 2013, as novas homologações de veículos leves do ciclo Diesel deverão comprovar o atendimento aos limites máximos de emissão de poluentes regulamentados por 80.000 km (oitenta mil quilômetros) ou cinco anos de uso.

§1º Para veículos, cujos agrupamentos de motores classificados conforme NBR 14.008, tenham previsão de vendas anuais maiores que 15.000 (quinze mil) unidades, os fatores de deterioração deverão ser determinados conforme NBR 14.008, adotando-se os mesmos prazos e critérios estabelecidos pela Resolução Conama nº 14 de 1995 e complementados pela Resolução Conama nº 315 de 2002.

§2º Para veículos, cujos agrupamentos de motores classificados conforme NBR 14.005, tenham previsão de vendas anuais de até 15.000 (quinze mil) unidades, poder-se-á adotar, opcionalmente, o fator de deterioração de 10% (dez por cento) para cada poluente regulamentado.

Art. 17. A partir de 01/01/2013 ficam revogados o § 2º do art. 15 da Resolução Conama nº 8/93 e o art. 23 da Resolução Conama nº 315/2002.

Parágrafo único. Os veículos leves comerciais homologados como veículos pesados terão as LCVMs do motor e do veículo revalidadas até 31/12/2012, respeitando os estoques de passagem.

Art. 18. Os veículos automotores pesados, com motor do ciclo Otto, com massa total máxima autorizada entre 3.856 kg e 4.536 kg, poderão ser ensaiados, alternativamente, como veículo leve comercial com massa para ensaio maior que 1.700 quilos, aplicando-se o disposto no artigo 3º;

Art. 19. A partir de 01/01/2015, para os veículos automotores leves comerciais do ciclo Diesel, será exigido o porte de dispositivos/sistemas para autodiagnose (OBD), das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre a emissão de poluentes do ar.

Art. 20. O Ibama regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado dos veículos leves com motor do ciclo Diesel, inclusive o sistema de autodiagnose (OBD).

Art. 21. 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. 22. Os veículos para uso específico, uso agrícola, militar, competição e lançamentos especiais, assim considerados mediante decisão motivada e exclusiva do Ibama, podem ser dispensados das exigências desta Resolução.

Art. 23. Os veículos dotados de sistemas de propulsão alternativos ou que utilizem combustíveis não previstos nesta Resolução poderão ser dispensados parcialmente das exigências determinadas neste regulamento, mediante decisão motivada e exclusiva do Ibama, por um período máximo de 24 (vinte e quatro) meses.

Art. 24. O Ministério do Meio Ambiente deverá apresentar ao Conama estudos e propostas para se instituir incentivos aos fabricantes e importadores de veículos automotores e de combustíveis automotivos, por meio da redução de tributos incidentes, para que antecipem voluntariamente as datas estabelecidas de comercialização no mercado nacional de produtos que atendam aos limites prescritos por esta Resolução.

Art. 25. 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 no Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008 ~~nº 3.179, de 21 de setembro de 1999~~, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação específica.

Art. 26. O Ibama regulamentará até 31 de dezembro de 2009 a divulgação continuada, pela rede mundial de computadores, dos dados de emissão constantes nos processos de homologação de veículos automotores, os quais devem ser divulgados por Marca/modelo, para todas as Licenças para Uso da Configuração de Veículo ou Motor – LCVM expedidas.

Art. 27. A partir de 1º de janeiro de 2013, os sistemas de pós tratamento de gases de escapamento deverão prever a reposição de elementos ativos de controle de emissão objetivando a redução de custos de manutenção.

Parágrafo único. Caberá ao Ibama a regulamentação da reposição de elementos ativos prevista no caput deste artigo, no prazo de 180 dias após a publicação desta Resolução.

Art. 28. Os Itens 3.3, 3.4, 3.5 e 3.7 do Anexo da Resolução Conama 299/2001 terão as amostragens reduzidas de 0,1 ponto percentual, sendo aplicados os novos valores de amostragem a partir do semestre civil seguinte à data de publicação desta Resolução.

Art. 29. Para efeito de controle de emissão da produção, para apresentação do Relatório Valores de Emissão da Produção (RVEP), conforme Resolução Conama nº 299/2001, os fabricantes e importadores de veículos leves ficam autorizados a apresentar os valores medidos de hidrocarbonetos totais (HC), alternativamente aos valores de hidrocarbonetos não metano (NMHC), aplicando-se, neste caso, o limite de 0,15g/km (quinze centésimos de grama por quilômetro).

Parágrafo único. No caso de optar pela alternativa de apresentar os valores de hidrocarbonetos totais (HC) o fabricante ou importador deverá apresentar, no mínimo, cinco veículos por modelo com os resultados medidos de hidrocarbonetos não metano (NMHC).

Art. 30. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

CARLOS MINC
Presidente do Conselho



ANEXO I

Especificação da gasolina padrão de ensaio

CARACTERÍSTICAS	UNIDADES	LIMITES
Aspecto		(1)
Destilação	°C	
PIE (Ponto Inicial de Ebulição)		23,9 a 40,0
10% vol., evaporados		54,0 a 65,0
50% vol., evaporados		93,0 a 100,0
90 % vol., evaporados		143,0 a 150,0
PFE (Ponto Final de Ebulição)		200,0 máx
Nº de Octano Motor - MON	-	82,0 a 85,0
Nº de Octano Pesquisa - RON	-	93,0 a 98,0
Enxofre	%	0,003 a 0,004
Pressão de vapor a 37,8°C	kPa	54,0 a 64,0
Chumbo, máx. (2)	g/L	0,005
Fósforo, máx	g/L	0,005
Hidrocarbonetos:		
Olefinicos, máx.	% vol.	4,0 a 6,0
Aromáticos, máx.	% vol.	22,0 a 25,0
Benzeno	% vol.	0,8 a 1,0
Resíduo, máx	% volume	2,0
Corrosividade ao cobre, 3h50°C, máx.	-	1
Goma atual lavada, máx.	mg/100 mL	3,0
Período de indução a100°C, min.	min	1000
(1) Limpida e isenta de água ou material em suspensão, conforme condições determinadas nos métodos especificados para avaliação do Aspecto.		
(2) Proibida a adição. Deve ser verificado quando houver dúvida quanto à ocorrência de contaminação.		

Especificação do álcool padrão de ensaio (conforme Resolução ANP nº 05/2005)



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente - Conama



Procedência: 51ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos

Data: 7 e 8 de maio de 2009

Processo nº 02000.003261/2008-72

Assunto: Dispõe sobre nova fase de exigências do PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.

Proposta de Resolução

Versão com Emendas

Dispõe sobre nova fase (PROCONVE L6) de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE para veículos automotores leves novos de uso rodoviário 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 pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno; e~~

Proposta Gov SP - aprovada

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 pelo art. 2º, § 9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, tendo em vista o disposto no art. 10 da Resolução Conama nº 403, de 11 de novembro de 2008, e em seu Regimento Interno; e

Proposta gov SP - supressão - aprovada

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

Considerando 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;

Proposta gov SP - supressão - 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 leves, nacionais e importados, visando à redução da poluição do ar nos centros urbanos do país e a economia de combustível;

Proposta Gov. SP – supressão - aprovada

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

Considerando os princípios da educação e informação ambiental, expressos no art. 225, §1º, VI da Constituição Federal; art. 9º, XI, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 e no Princípio 10 da Declaração do Rio de Janeiro de 1992;

Proposta Gov. SP – supressão

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



RESOLVE:

CAPÍTULO I APROVADO
DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS

Art. 1º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes, provenientes do escapamento de veículos automotores leves de passageiros, de uso rodoviário, para a fase do PROCONVE L6:

Trocar por incisos

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx): 0,08 g/km;
- e) Aldeídos (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- f) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;
- g) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,2% em volume.

Art. 2º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (um mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

Trocar por incisos

Tirar sublinhados

- a) Monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx): 0,08 g/km;
- e) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- f) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,030 g/km;
- g) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,2% em volume.

Art. 3º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (um mil e setecentos) quilogramas [PROCONVE L6]:

Trocar por incisos

Tirar sublinhados

- a) Monóxido de carbono (CO): 2,00 g/km;
- b) Hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,50 g/km;
- c) Hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,06 g/km;
- d) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,25 g/km;
- e) Óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,35 g/km;
- f) Aldeídos Totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,03 g/km;
- g) Material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,040 g/km;
- h) Monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,2% em volume.

Art. 4º Os limites máximos estabelecidos nesta Resolução ~~nos artigos acima~~ entram em vigor conforme cronograma abaixo:

I - Veículos leves do ciclo Diesel: 100% a partir de janeiro de 2013.

II - Veículos leves do ciclo Otto: a partir de 1º de janeiro de 2014 para os novos modelos e a partir de 1º de janeiro de 2015 para os demais.

Art. 5º A partir de 1º de janeiro de 2012, fica estabelecido para as novas homologações o limite de 1,5 (um e meio) grama de combustível evaporado por ensaio para a emissão evaporativa conforme NBR 11.481, de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.

Parágrafo único. ~~Opcionalmente~~, Para este o ensaio descrito no caput, poderá ser utilizada ~~alternativa-~~mente a câmara selada de volume variável conforme o procedimento descrito no "Code of Federal Regulations, Volu-

me 40, Parte 86*, dos Estados Unidos da América, utilizando-se o limite de 2,0 (dois) gramas de combustível evaporado por ensaio para a emissão evaporativa.

Art. 6º Os fabricantes / importadores deverão incluir em todos os relatórios de ensaios de emissão, conforme NBR-6601, a partir de 30 (trinta) dias após a publicação desta, os valores da emissão de dióxido de carbono oriundo de gases de escapamento de veículos leves.

Art. 7º Os fabricantes e importadores de veículos leves do ciclo Diesel, destinados ao mercado nacional, devem apresentar ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama, até 31 de dezembro de 2013, relatório de valor típico de emissão de escapamento de aldeídos totais (CHO), medidos no ciclo de condução conforme NBR-6601 e expresso em gramas por quilômetro (g/km), de todos os seus modelos em comercialização.

Parágrafo único: A emissão de aldeídos totais (CHO) deve ser medida conforme procedimento a ser determinado, até 31 de dezembro de 2011, pelo Ibama.

Art. 8º Os fabricantes / importadores de veículos automotores leves deverão apresentar ao Ibama valores típicos de emissão de óxidos de nitrogênio, obtidos com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da NBR 7024, de todos os seus modelos em comercialização no território nacional, segundo os seguintes prazos:

I – veículos leves do ciclo Diesel, a partir de 1º de janeiro de 2013 até 31 de dezembro do mesmo ano;

II - veículos leves do ciclo Otto, a partir de 1º de janeiro de 2014 até 31 de dezembro de 2015.



CAPÍTULO II - aprovado **DOS COMBUSTÍVEIS DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES**

~~**Art. 9º** As especificações dos combustíveis de referência, gasolina, álcool etílico combustível e gás combustível, necessárias ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis ANP, em prazo compatível para o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.~~

Proposta Planeta Verde aprovada

Art. 9º A Agência Nacional de Petróleo-ANP especificará ~~As especificações dos~~ os combustíveis de referência, gasolina, álcool etílico combustível e gás combustível, necessários ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução ~~serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis ANP, em prazo compatível para o cumprimento do~~ em prazo que possibilite seu fornecimento com antecedência de 36 meses, de acordo com o disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§1º A mistura gasolina e álcool etílico anidro combustível deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis de referência, contendo 22%, com variação de um ponto percentual para mais ou para menos ~~4,0%~~ em volume de álcool etílico anidro combustível, conforme estabelecido no art. 9º da Lei 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§2º Ficam estabelecidas, conforme Anexo I, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool e do gás combustível de referência de ensaios de emissão para fins de desenvolvimento e homologação.

§3º O óleo Diesel de referência para a homologação está definido no Regulamento Técnico nº 06/2008 da Resolução ANP nº 40/2008 ou da que venha a substituí-la.

Proposta CNI – supressão do §4º – rejeitada

Registrar voto vencido

§4º Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações constantes no Anexo I.

CAPÍTULO III aprovado **DOS COMBUSTÍVEIS COMERCIAIS E SUAS ESPECIFICAÇÕES**

Proposta Planeta Verde - aprovada

Art. 10. As especificações dos combustíveis comerciais, gasolina, álcool etílico combustível e gás natural para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, em prazo compatível para garantir o abastecimento na data de implantação dos limites fixados nesta Resolução de acordo com o ~~o cumprimento do~~ disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§1º Ficam estabelecidas, conforme Anexo I, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool e do gás natural comercial, para fins de distribuição e consumo.

§2º O óleo Diesel para atendimento dos limites da fase L6 do PROCONVE será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 01/01/2013, e posteriormente, aos demais veículos dos municípios e microrregiões definidos na Resolução Conama nº 373/2006.

§3º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo I, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do gás combustível de referência de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio.

Art. 11. Competirá à ANP a apresentação do plano de abastecimento de combustíveis necessários ao cumprimento desta Resolução, dando ampla publicidade ao seu conteúdo, especialmente aos Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia.

§1º Produtores, importadores, distribuidores e revendedores de combustíveis deverão apresentar à ANP, nos prazos por ela determinados, as informações necessárias para a elaboração desse plano.

§2º O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilidade do combustível no volume e antecedência necessários, bem como a sua distribuição em postos geograficamente localizados, que permitam a um veículo da fase L6 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o combustível especificado pela ANP.

CAPÍTULO IV *aprovado* **DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO**



Art. 12. Para a medição da emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais, os quais são ensaiados segundo o procedimento da Norma Brasileira NBR 6601, permanecem os critérios estabelecidos na Resolução Conama nº 18, de 06 de maio de 1986.

Art. 13. Todos os modelos de veículos, que apresentarem produção anual acima de 33% equipados com sistemas de condicionamento de ar no habitáculo de motorista / passageiros, deverão ser ensaiados observando-se a prescrição nº A4 do Anexo A da Norma Brasileira ABNT NBR 6601, de 2005.

Art. 14. O ensaio e a medição de aldeídos [HCO] no gás de escapamento de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto deverão ser efetuados conforme as prescrições da Norma Brasileira NBR 12026.

CAPÍTULO V *aprovado* **DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 15. Os veículos, cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapamento (EGR), devem ter garantido por seus fabricantes e importadores de que este sistema tem condições técnicas de operar em altitudes de até 1000 metros.

Art. 16. A partir de 1º de janeiro de 2013, as novas homologações de veículos leves do ciclo Diesel deverão comprovar o atendimento aos limites máximos de emissão de poluentes regulamentados por 80.000 km (oitenta mil quilômetros) ou cinco anos de uso.

§1º Para veículos, cujos agrupamentos de motores classificados conforme NBR 14.008, tenham previsão de vendas anuais maiores que 15.000 (quinze mil) unidades, os fatores de deterioração deverão ser determinados conforme NBR 14.008, adotando-se os mesmos prazos e critérios estabelecidos pela Resolução Conama nº 14 de 1995 e complementados pela Resolução Conama nº 315 de 2002.

§2º Para veículos, cujos agrupamentos de motores classificados conforme NBR 14.008, tenham previsão de vendas anuais de até 15.000 (quinze mil) unidades, poder-se-á adotar, opcionalmente, o fator de deterioração de 10% (dez por cento) para cada poluente regulamentado.

Art. 17. A partir de 01/01/2013 ficam revogados o § 2º do art. 15 da Resolução Conama nº 8/93 e o art. 23 da Resolução Conama nº 315/2002.

Parágrafo único. Os veículos leves comerciais homologados como veículos pesados terão as LCVMs do motor e do veículo revalidadas até 31/12/2012, respeitando os estoques de passagem.

Art. 18. Os veículos automotores pesados, com motor do ciclo Otto, com massa total máxima autorizada entre 3.856 kg e 4.536 kg, poderão ser ensaiados, alternativamente, como veículo leve comercial com massa para ensaio maior que 1.700 quilos, aplicando-se o disposto no artigo 3º;

Art. 19. A partir de 01/01/2015, para os veículos automotores leves comerciais do ciclo Diesel, será exigido o porte de dispositivos/sistemas para autodiagnose (OBD), das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre a emissão de poluentes do ar.

Art. 20. O Ibama regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado dos veículos leves com motor do ciclo Diesel, inclusive o sistema de autodiagnose (OBD).

Art. 21. 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. 22. Os veículos para uso específico, uso agrícola, militar, competição e lançamentos especiais, assim considerados mediante decisão motivada e exclusiva do Ibama, podem ser dispensados das exigências desta Resolução.

Art. 23. Os veículos dotados de sistemas de propulsão alternativos ou que utilizem combustíveis não previstos nesta Resolução poderão ser dispensados parcialmente das exigências determinadas neste regulamento, mediante decisão motivada e exclusiva do Ibama, por um período máximo de 24 (vinte e quatro) meses.

Art. 24. O Ministério do Meio Ambiente deverá apresentar ao Conama estudos e propostas para se instituir incentivos aos fabricantes e importadores de veículos automotores e de combustíveis automotivos, por meio da redução de tributos incidentes, para que antecipem voluntariamente as datas estabelecidas de comercialização no mercado nacional de produtos que atendam aos limites prescritos por esta Resolução.

Art. 25. 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 no Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008 ~~nº 3.179, de 21 de setembro de 1999~~, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação específica.

Art. 26. O Ibama regulamentará até 31 de dezembro de 2009 a divulgação continuada, pela rede mundial de computadores, dos dados de emissão constantes nos processos de homologação de veículos automotores, os quais devem ser divulgados por Marca/modelo, para todas as Licenças para Uso da Configuração de Veículo ou Motor – LCVM expedidas.

Art. 27. A partir de 1º de janeiro de 2013, os sistemas de pós tratamento de gases de escapamento deverão prever a reposição de elementos ativos de controle de emissão objetivando a redução de custos de manutenção.

Parágrafo único. Caberá ao Ibama a regulamentação da reposição de elementos ativos prevista no caput deste artigo, no prazo de 180 dias após a publicação desta Resolução.

Art. 28. Os Itens 3.3, 3.4, 3.5 e 3.7 do Anexo da Resolução Conama 299/2001 terão as amostragens reduzidas de 0,1 ponto percentual, sendo aplicados os novos valores de amostragem a partir do semestre civil seguinte à data de publicação desta Resolução.

Art. 29. Para efeito de controle de emissão da produção, para apresentação do Relatório Valores de Emissão da Produção (RVEP), conforme Resolução Conama nº 299/2001, os fabricantes e importadores de veículos leves ficam autorizados a apresentar os valores medidos de hidrocarbonetos totais (HC), alternativamente aos valores de hidrocarbonetos não metano (NMHC), aplicando-se, neste caso, o limite de 0,15g/km (quinze centésimos de grama por quilômetro).



Parágrafo único. No caso de optar pela alternativa de apresentar os valores de hidrocarbonetos totais (HC) o fabricante ou importador deverá apresentar, no mínimo, cinco veículos por modelo com os resultados medidos de hidrocarbonetos não metano (NMHC).

Art. 30. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

CARLOS MINC
Presidente do Conselho

ANEXO I



Especificação da gasolina padrão de ensaio

CARACTERÍSTICAS	UNIDADES	LIMITES
Aspecto		(1)
Destilação	°C	
PIE (Ponto Inicial de Ebulição)		23,9 a 40,0
10% vol., evaporados		54,0 a 65,0
50% vol., evaporados		93,0 a 100,0
90 % vol., evaporados		143,0 a 150,0
PFE (Ponto Final de Ebulição)		200,0 máx
Nº de Octano Motor - MON	-	82,0 a 85,0
Nº de Octano Pesquisa - RON	-	93,0 a 98,0
Enxofre,	%	0,003 a 0,004
Pressão de vapor a 37,8°C,	kPa	54,0 a 64,0
Chumbo, máx. (2)	g/L	0,005
Fósforo, máx	g/L	0,005
Hidrocarbonetos:		
Olefinicos, máx.	% vol.	4,0 a 6,0
Aromáticos, máx.	% vol.	22,0 a 25,0
Benzeno	% vol.	0,8 a 1,0
Resíduo, máx	% volume	2,0
Corrosividade ao cobre, 3h50°C, máx.	-	1
Goma atual lavada, máx.	mg/100 mL	3,0
Período de indução a100°C, min.	min	1000
(1) Limpida e isenta de água ou material em suspensão, conforme condições determinadas nos métodos especificados para avaliação do Aspecto.		
(2) Proibida a adição. Deve ser verificado quando houver dúvida quanto à ocorrência de contaminação.		

Especificação do álcool padrão de ensaio (conforme Resolução ANP nº 05/2005)



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente - Conama



Procedência: 51ª Reunião da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos
Data: 7 e 8 de maio de 2009
Processo nº 02000.003261/2008-72
Assunto: Dispõe sobre nova fase de exigências do PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário e dá outras providências.

**Proposta de Resolução
Versão LIMPA - Aprovada**

Dispõe sobre nova fase (PROCONVE L6) de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE para veículos automotores leves novos de uso rodoviário 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 pelo art. 2º, §9º, e art. 3º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, tendo em vista o disposto no art. 10 da Resolução Conama nº 403, de 11 de novembro de 2008, e 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 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 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 leves, nacionais e importados, visando à redução da poluição do ar nos centros urbanos do país e a economia de combustível;

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

Considerando os princípios da educação e informação ambiental, expressos no art. 225, §1º, VI da Constituição Federal; art. 9º, XI, da Lei nº 6.938, de 1981, e no Princípio 10 da Declaração do Rio de Janeiro de 1992;

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

RESOLVE:

**CAPÍTULO I
DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS LEVES NOVOS**

Art. 1º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes, provenientes do escapamento de veículos automotores leves de passageiros, de uso rodoviário, para a fase do PROCONVE L6:

- I - monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- II - hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- III - hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- IV - óxidos de nitrogênio (NOx): 0,08 g/km;
- V - aldeídos (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- VI - material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,025 g/km;
- VII - monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,2% em volume.

Art. 2º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas, para a fase do PROCONVE L6:

- I - monóxido de carbono (CO): 1,30 g/km;
- II - hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- III - hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- IV - óxidos de nitrogênio (NOx): 0,08 g/km;
- V - aldeídos totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,02 g/km;
- VI - material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,030 g/km;
- VII - monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,2% em volume.

Art. 3º Ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos automotores leves comerciais, de uso rodoviário, com massa do veículo para ensaio maior que 1.700 (hum mil e setecentos) quilogramas, para a fase do PROCONVE L6:

- I - monóxido de carbono (CO): 2,00 g/km;
- II - hidrocarbonetos totais (THC), somente p/ veículos a gás natural: 0,50 g/km;
- III - hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,06 g/km;
- IV - óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Otto: 0,25 g/km;
- V - óxidos de nitrogênio (NOx) p/ ciclo Diesel: 0,35 g/km;
- VI - aldeídos totais (CHO) p/ ciclo Otto: 0,03 g/km;
- VII - material particulado (MP) p/ ciclo Diesel: 0,040 g/km;
- VIII - monóxido de carbono em marcha lenta p/ ciclo Otto: 0,2% em volume.

Art. 4º Os limites máximos estabelecidos nesta Resolução entram em vigor conforme cronograma abaixo:

- I - veículos leves do ciclo Diesel: 100% a partir de janeiro de 2013.
- II - veículos leves do ciclo Otto: a partir de 1º de janeiro de 2014 para os novos modelos e a partir de 1º de janeiro de 2015 para os demais.

Art. 5º A partir de 1º de janeiro de 2012, fica estabelecido para as novas homologações o limite de 1,5 (um e meio) grama de combustível evaporado por ensaio para a emissão evaporativa conforme NBR 11.481, de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural.

Parágrafo único. Para o ensaio descrito no caput, poderá ser utilizada alternativamente a câmara selada de volume variável, conforme o procedimento descrito no "Code of Federal Regulations, Volume 40, Parte 86", dos Estados Unidos da América, utilizando-se o limite de 2,0 (dois) gramas de combustível evaporado por ensaio para a emissão evaporativa.

Art. 6º Os fabricantes/importadores deverão incluir em todos os relatórios de ensaios de emissão, conforme NBR-6601, a partir de 30 (trinta) dias após a publicação desta, os valores da emissão de dióxido de carbono oriundo de gases de escapamento de veículos leves.

Art. 7º Os fabricantes e importadores de veículos leves do ciclo Diesel, destinados ao mercado nacional, devem apresentar ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-Ibama, até 31 de dezembro de 2013, relatório de valor típico de emissão de escapamento de aldeídos totais (CHO), medidos no ciclo de condução conforme NBR-6601 e expresso em gramas por quilômetro (g/km), de todos os seus modelos em comercialização.

Parágrafo único. A emissão de aldeídos totais (CHO) deve ser medida conforme procedimento a ser determinado, até 31 de dezembro de 2011, pelo Ibama.



Art. 8º Os fabricantes/importadores de veículos automotores leves deverão apresentar ao Ibama valores típicos de emissão de óxidos de nitrogênio, obtidos com o veículo ensaiado segundo o ciclo estrada da NBR 7024, de todos os seus modelos em comercialização no território nacional, segundo os seguintes prazos:

- I – veículos leves do ciclo Diesel, a partir de 1º de janeiro de 2013 até 31 de dezembro do mesmo ano;
- II - veículos leves do ciclo Otto, a partir de 1º de janeiro de 2014 até 31 de dezembro de 2015.

CAPÍTULO II DOS COMBUSTÍVEIS DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES

Art. 9º A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis-ANP especificará os combustíveis de referência, gasolina, álcool etílico combustível e gás combustível, necessários ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução em prazo que possibilite seu fornecimento com antecedência de 36 meses, de acordo com o disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§1º A mistura gasolina e álcool etílico anidro combustível deverá ser preparada a partir dos respectivos combustíveis de referência, contendo 22%, com variação de um ponto percentual para mais ou para menos em volume de álcool etílico anidro combustível, conforme estabelecido no art. 9º da Lei 8.723, de 1993.

§2º Ficam estabelecidas, conforme Anexo I, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool e do gás combustível de referência de ensaios de emissão para fins de desenvolvimento e homologação.

§3º O óleo Diesel de referência para a homologação está definido no Regulamento Técnico nº 06/2008 da Resolução ANP nº 40/2008 ou da que venha a substituí-la.

§4º Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei, serão adotadas as indicações constantes no Anexo I.

CAPÍTULO III DOS COMBUSTÍVEIS COMERCIAIS E SUAS ESPECIFICAÇÕES

Art. 10. As especificações dos combustíveis comerciais, gasolina, álcool etílico combustível e gás natural para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela ANP, em prazo compatível para garantir o abastecimento na data de implantação dos limites fixados nesta Resolução, de acordo com o disposto no caput do art. 7º da Lei 8.723, de 1993.

§1º Ficam estabelecidas, conforme Anexo I, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool e do gás natural comercial, para fins de distribuição e consumo.

§2º O óleo Diesel para atendimento dos limites da fase L6 do PROCONVE será disponibilizado, prioritariamente, para os veículos novos, produzidos a partir de 1º de janeiro de 2013, e, posteriormente, aos demais veículos dos municípios e microrregiões definidos na Resolução Conama nº 373, de 9 de maio de 2006.

§3º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar os combustíveis para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo I, garantindo um baixo teor de enxofre e características compatíveis com as da gasolina, do álcool e do gás combustível de referência de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com o combustível padrão de ensaio.

Art. 11. Competirá à ANP a apresentação do plano de abastecimento de combustíveis necessários ao cumprimento desta Resolução, dando ampla publicidade ao seu conteúdo, especialmente aos Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia.

§1º Produtores, importadores, distribuidores e revendedores de combustíveis deverão apresentar à ANP, nos prazos por ela determinados, as informações necessárias para a elaboração desse plano.

§2º O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilidade do combustível no volume e antecedência necessários, bem como a sua distribuição em postos geograficamente localizados, que permitam a um veículo da fase L6 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o combustível especificado pela ANP.

CAPÍTULO IV

DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO

Art. 12. Para a medição da emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais, os quais são ensaiados segundo o procedimento da Norma Brasileira NBR 6601, permanecem os critérios estabelecidos na Resolução Conama nº 18, de 06 de maio de 1986.

Art. 13. Todos os modelos de veículos, que apresentarem produção anual acima de 33% equipados com sistemas de condicionamento de ar no habitáculo de motorista/passageiros, deverão ser ensaiados observando-se a prescrição nº A4 do Anexo A da Norma Brasileira ABNT NBR 6601, de 2005.

Art. 14. O ensaio e a medição de aldeídos [HCO] no gás de escapamento de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais do ciclo Otto deverão ser efetuados conforme as prescrições da norma brasileira NBR 12026.

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 15. Os veículos, cujos motores sejam equipados com sistemas de recirculação de gases de escapamento (EGF) devem ter garantido por seus fabricantes e importadores de que este sistema tem condições técnicas de operar em altitudes de até 1000 metros.

Art. 16. A partir de 1º de janeiro de 2013, as novas homologações de veículos leves do ciclo Diesel deverão comprovar o atendimento aos limites máximos de emissão de poluentes regulamentados por 80.000 km (oitenta mil quilômetros) ou cinco anos de uso.

§1º Para veículos cujos agrupamentos de motores classificados conforme NBR 14.008 tenham previsão de vendas anuais maiores que 15.000 (quinze mil) unidades, os fatores de deterioração deverão ser determinados conforme NBR 14.008, adotando-se os mesmos prazos e critérios estabelecidos pela Resolução Conama nº 14, de 13 de dezembro de 1995, e complementados pela Resolução Conama nº 315, de 29 de outubro de 2002.

§2º Para veículos, cujos agrupamentos de motores classificados conforme NBR 14.008, tenham previsão de vendas anuais de até 15.000 (quinze mil) unidades, poder-se-á adotar, opcionalmente, o fator de deterioração de 10% (dez por cento) para cada poluente regulamentado.

Art. 17. A partir de 1º de janeiro de 2013, ficam revogados o §2º do art. 15 da Resolução Conama nº 8, de 31 de agosto de 1993, e o art. 23 da Resolução Conama nº 315, de 2002.

Parágrafo único. Os veículos leves comerciais homologados como veículos pesados terão as LCVMs do motor e do veículo revalidadas até 31 de dezembro de 2012, respeitando os estoques de passagem.

Art. 18. Os veículos automotores pesados, com motor do ciclo Otto, com massa total máxima autorizada entre 3.856 kg e 4.536 kg, poderão ser ensaiados, alternativamente, como veículo leve comercial com massa para ensaio maior que 1.700 quilos, aplicando-se o disposto no art. 3º.

Art. 19. A partir de 1º de janeiro de 2015, para os veículos automotores leves comerciais do ciclo Diesel, será exigido o porte de dispositivos/sistemas para autodiagnose (OBD), das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre a emissão de poluentes do ar.

Art. 20. O Ibama regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específicas para permitir o gerenciamento adequado dos veículos leves com motor do ciclo Diesel, inclusive o sistema de autodiagnose (OBD).

Art. 21. 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. 22. Os veículos para uso específico, uso agrícola, militar, competição e lançamentos especiais, assim considerados mediante decisão motivada e exclusiva do Ibama, podem ser dispensados das exigências desta Resolução.

Art. 23. Os veículos dotados de sistemas de propulsão alternativos ou que utilizem combustíveis não previstos nesta Resolução poderão ser dispensados parcialmente das exigências determinadas neste regulamento, mediante decisão motivada e exclusiva do Ibama, por um período máximo de 24 (vinte e quatro) meses.

Art. 24. O Ministério do Meio Ambiente deverá apresentar ao Conama estudos e propostas para se instituir incentivos aos fabricantes e importadores de veículos automotores e de combustíveis automotivos, por meio da redução de tributos incidentes, para que antecipem voluntariamente as datas estabelecidas de comercialização no mercado nacional de produtos que atendam aos limites prescritos por esta Resolução.

Art. 25. 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 no Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação específica.

Art. 26. O Ibama regulamentará até 31 de dezembro de 2009 a divulgação continuada, pela rede mundial de computadores, dos dados de emissão constantes nos processos de homologação de veículos automotores, os quais devem ser divulgados por marca/modelo, para todas as Licenças para Uso da Configuração de Veículo ou Motor – LCVM expedidas.

Art. 27. A partir de 1º de janeiro de 2013, os sistemas de pós tratamento de gases de escapamento deverão prever a reposição de elementos ativos de controle de emissão objetivando a redução de custos de manutenção.

Parágrafo único. Caberá ao Ibama a regulamentação da reposição de elementos ativos prevista no caput deste artigo, no prazo de 180 dias após a publicação desta Resolução.

Art. 28. Os Itens 3.3, 3.4, 3.5 e 3.7 do Anexo da Resolução Conama 299, de 25 de outubro de 2001, terão as amostragens reduzidas de 0,1 ponto percentual, sendo aplicados os novos valores de amostragem a partir do semestre civil seguinte à data de publicação desta Resolução.

Art. 29. Para efeito de controle de emissão da produção, para apresentação do Relatório Valores de Emissão da Produção (RVEP), conforme Resolução Conama nº 299, de 2001, os fabricantes e importadores de veículos leves ficam autorizados a apresentar os valores medidos de hidrocarbonetos totais (HC), alternativamente aos valores de hidrocarbonetos não metano (NMHC), aplicando-se, neste caso, o limite de 0,15g/km (quinze centésimos de grama por quilômetro).

Parágrafo único. No caso de optar pela alternativa de apresentar os valores de hidrocarbonetos totais (HC) o fabricante ou importador deverá apresentar, no mínimo, cinco veículos por modelo com os resultados medidos de hidrocarbonetos não metano (NMHC).

Art. 30. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

CARLOS MINC
Presidente do Conselho

ANEXO I

Especificação da gasolina padrão de ensaio

CARACTERÍSTICAS	UNIDADES	LIMITES
Aspecto		(1)
Destilação	°C	
PIE (Ponto Inicial de Ebulição)		23,9 a 40,0
10% vol., evaporados		54,0 a 65,0
50% vol., evaporados		93,0 a 100,0
90 % vol., evaporados		143,0 a 150,0
PFE (Ponto Final de Ebulição)		200,0 máx
Nº de Octano Motor - MON	-	82,0 a 85,0
Nº de Octano Pesquisa - RON	-	93,0 a 98,0
Enxofre.	%	0,003 a 0,004
Pressão de vapor a 37,8°C,	kPa	54,0 a 64,0
Chumbo, máx. (2)	g/L	0,005
Fósforo, máx	g/L	0,005
Hidrocarbonetos:		
Olefinicos, máx.	% vol.	4,0 a 6,0
Aromáticos, máx.	% vol.	22,0 a 25,0
Benzeno	% vol.	0,8 a 1,0
Resíduo, máx	% volume	2,0
Corrosividade ao cobre, 3h50°C, máx.	-	1
Goma atual lavada, máx.	mg/100 mL	3,0
Período de indução a100°C, mín.	min	1000
(1) Límpida e isenta de água ou material em suspensão, conforme condições determinadas nos métodos especificados para avaliação do Aspecto.		
(2) Proibida a adição. Deve ser verificado quando houver dúvida quanto à ocorrência de contaminação.		

Especificação do álcool padrão de ensaio (conforme Resolução ANP nº 05/2005)



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA

SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte

70730-542 – Brasília/DF – conama@mma.gov.br

Tel. (0xx61) 3105.2207/2102

Ofício Circular nº 028/2009/DCONAMA/SECEX/MMA.

Brasília, 12 de maio de 2009.

Assunto: **Convocação para a 94ª Reunião Ordinária do CONAMA.**

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. De ordem do Excelentíssimo Senhor Ministro de Estado do Meio Ambiente, Carlos Minc, Presidente do Conselho Nacional do Meio Ambiente-CONAMA, convoco Vossa Senhoria para participar da **94ª Reunião Ordinária**, a realizar-se nos dias **27 e 28 de maio de 2009, das 09h00 às 18h00**, no Auditório nº 1 do Edifício sede do IBAMA, localizado no Setor de Clubes Esportivos Norte – SCEN, Trecho 2, Brasília/DF.

2. Informo que a pauta e os documentos objeto de análise estarão disponibilizados na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:

http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1127

3. Solicito que as entidades da Sociedade Civil, cujas passagens e diárias são pagas com recursos orçamentários do MMA, conforme § 2º, art. 9º do Regimento Interno, **encaminhem sua confirmação de participação no corpo deste e-mail, anexando seu currículo resumido, ATÉ O DIA 14 DE MAIO DE 2009**, para que sejam tomadas as providências necessárias. Caso necessite entrar em contato com nossa equipe de apoio os contatos são: tel. (61) 3105.2102/2187 ou conama.ti@mma.gov.br.

Atenciosamente,


Nilo Sérgio de Melo Diniz
Diretor



Enviado a: TODOS CONSELHEIROS	Enviado: Sim	Data: 12/05/09
Título: Convocação para a 94ª Reunião Ordinária do CONAMA.		
Mensagem:		
– Fonte – – Tamanho – B <i>I</i> <u>U</u> ABC – Styles – – Formato –		
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE Secretaria Executiva Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte 70730-542 – Brasília/DF – conama@mma.gov.br Tel. (0xx61) 3105.2207/2102		
Ofício Circular nº 088/2009/DCONAMA/SECEX/MMA. Brasília, 12 de maio de 2009. Assunto: Convocação para a 94ª Reunião Ordinária do CONAMA. Senhor(a) Conselheiro(a), 1. De ordem do Excelentíssimo Senhor Ministro de Estado do Meio Ambiente, Carlos Minc, Presidente do		
Elementos HTML:		



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA

SEPN 505, Lote 2, Bloco B, Ed. Marie Prendi Cruz, 1º andar - Asa Norte

70730-542 – Brasília/DF – conama@mma.gov.br

Tel. (0xx61) 3105.2207/2102

Ofício Circular nº 089 /2009/DCONAMA/SECEX/MMA.

Brasília, 12 de maio de 2009.

Assunto: Convite para a 94ª Reunião Ordinária do CONAMA.

Prezado(a) Senhor(a),

1. Em nome do Excelentíssimo Senhor Ministro de Estado do Meio Ambiente, Carlos Minc, Presidente do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, comunico a Vossa Senhoria que a **94ª Reunião Ordinária** foi convocada para os dias **27 e 28 de maio de 2009, das 09h00 às 18h00**, no Auditório nº 1 do Edifício sede do IBAMA, localizado no Setor de Clubes Esportivos Norte – SCEN, Trecho 2, Brasília/DF.

2. Caso haja interesse de Vossa Senhoria em participar da citada reunião, a pauta, assim como outros documentos pertinentes estarão disponibilizados na página do CONAMA na Internet, no endereço abaixo:

http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1127

3. Lembramos que a deliberação sobre os temas em pauta é exclusiva dos Conselheiros.

Atenciosamente,


Nilo Sérgio de Melo Diniz
Diretor





Ministério do Meio Ambiente
Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA



Pauta da 94ª Reunião Ordinária do CONAMA
Data: 27 e 28 de maio de 2009
Horário: das 09h00 às 18h00
Local: Auditório nº 1 do Edifício Sede do IBAMA – SCEN, Trecho 2 - Brasília/DF

1. Abertura da Reunião pelo Ministro do Meio Ambiente Carlos Minc (Dia da Mata Atlântica)
2. Discussão e votação do Resultado e da Transcrição *ipsis verbis* da 93ª Reunião Ordinária, realizada em 11 de março de 2009.
3. Apresentação de novos Conselheiros
4. Encaminhamentos da Secretaria Executiva do CONAMA
5. Tribuna livre (15 minutos)
6. Apresentação à Mesa, por escrito, de requerimentos de urgência, de inversão de pauta ou de retirada de matéria.

7. Ordem do Dia

RESOLUÇÕES

7.1 Processo nº 02000.000348/2004-64 Proposta de Resolução sobre o licenciamento ambiental da Aquicultura.

Interessado: Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca, da Presidência da República

Procedência: 14ª CT de Biodiversidade, Fauna e Recursos Pesqueiros, em 4 e 5/09/08 e 48ª CT de Assuntos Jurídicos, em 16 e 17/02/09.

Relator: Presidente da Câmara Técnica de Biodiversidade, Fauna e Recursos Pesqueiros

7.2 Processo nº 02000.003261/2008-72 - Assunto: PROCONVE L6 - Proposta de Resolução que dispõe sobre nova fase de exigências do PROCONVE para veículos automotores leves de uso rodoviário.

Interessado: MMA

Procedência: IBAMA

7.3 Processo nº 02000.000642/2007-19 - Proposta de Resolução que dispõe sobre estágios sucessoriais das restingas associadas ao bioma Mata Atlântica

Interessado: MMA

Procedência: 15ª CT Biodiversidade, Fauna e Recursos Pesqueiros, em 20-21/11/08 e 48ª CT de Assuntos Jurídicos, em 16 e 17/02/09

Relator: Presidente da Câmara Técnica de Biodiversidade, Fauna e Recursos Pesqueiros





RECOMENDAÇÕES

7.4 Processo nº 02000.000229/2009-16 - Zoneamento Ecológico e Econômico da área de influência da Rodovia BR 163 no Estado do Pará

Interessado: Governo do Pará

Procedência: 19ª CT de Gestão Territorial e Biomas e 49ª CT de Assuntos Jurídicos, em 18/02/09

Relator: Presidente da Câmara Técnica de Gestão Territorial e Biomas

7.5 Processo nº 02000.000700/2008-95 e Processo nº 02000.000701/2008-30 - Recomenda aos Ministérios do Meio Ambiente e da Educação que providenciem junto ao Órgão Gestor o estabelecimento de diretrizes para a implementação de Política Nacional de Educação Ambiental

Interessado: CT de Educação Ambiental

Procedência: 48ª CT de Assuntos Jurídicos, em 16 e 17/02/09 e 14ª CT de Educação Ambiental, em 18/02/08 e 93ª RO.

Relator: Presidente da Câmara Técnica de Educação Ambiental

8. Informes

8.1 Apresentação, pelo Presidente da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental sobre a tramitação da proposta de Resolução que dispõe sobre a mitigação de impactos ambientais decorrentes de emissões de dióxido de carbono (CO₂), oriundos das usinas termelétricas, a óleo combustível e carvão.

Processo: Nº 02000.000922/2009-99

Interessado: CONAMA

8.2 Apresentação, pelo Presidente da Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental sobre a tramitação da proposta de Resolução que dispõe sobre a implantação pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M.

Processo: Nº 02000.000921/2009-44

Interessado: CONAMA

8.3 Apresentação de um Relatório das oficinas sobre Licenciamento Ambiental dos Projetos de Assentamento do Programa Nacional de Reforma Agrária.

9. Encerramento



Processo nº 02000-003261/2008-72

FOLHA

345

Rubrica 

À

CONJUR para análise e emitir parecer sobre a competência do CONAMA, para estabelecer os limites máximos de emissão para veículos leves novos, vis a vis, à Nota da PRG nº 113/2009 de fls. 215, vol II.

Solicito urgência

Em, 25 de maio de 2009.


IZABELLA TEIXEIRA
Secretária-Executiva



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
COORDENAÇÃO-GERAL DE ASSUNTOS JURÍDICOS

PARECER Nº ³²⁸ /2009/CGAJ/CONJUR/MMA/cm

REFERÊNCIA: Processo nº 02000.003261/2008-72

INTERESSADO: Ministério do Meio Ambiente.

EMENTA: Competência do CONAMA para estabelecer limites máximos de emissão para veículos leves novos. Limites e competências determinados pelas Leis nº 9.478/97, nº 6.938/81 e nº 8.723/93.

Senhora Coordenadora,

1. A SECEX/MMA solicita análise e emissão de parecer jurídico deste Órgão Consultivo “sobre a competência do CONAMA para estabelecer os limites máximos de emissão para veículos leves novos, *vis a vis*, à Nota da PRG nº 113/2009, de fls. 215” dos autos.
2. A Nota PRG nº 113/2009, da Procuradoria Federal da ANP, trata da análise da proposta de Resolução CONAMA que “dispõe sobre nova fase de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar – PROCONVE – para veículos leves de uso rodoviário e dá outras providências”. Relata que o CONAMA usurpou das atribuições conferidas à ANP para especificar os combustíveis.
3. Inicialmente cumpre informar que as propostas de resoluções do CONAMA são objeto de análise jurídica da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos – CTAJ – do CONAMA, a quem compete: “a) examinar a constitucionalidade, legalidade e técnica legislativa de propostas, antes de sua apreciação pelo Plenário; b) apresentar substitutivo ao Plenário, acompanhado da versão original da matéria examinada; c) devolver a matéria à Câmara Técnica competente, com recomendações de modificação e; d) rejeitar em parte ou na sua integralidade, proposta, analisada sob o aspecto da constitucionalidade, legalidade e técnica legislativa”¹.
4. Desse modo, esta CONJUR, neste momento, tão somente observa a competência que lhe foi conferida pelo art. 11, incisos I e IV da Lei Complementar nº 73/93².

¹ In: http://www.mma.gov.br/port/conama/ctgt/ct.cfm?cod_ct=211.



5. No que pertine à consulta formulada, informa-se que a Lei nº 9.478/97, art. 8º, inciso XVIII, relata que:

Art. 8º A ANP terá como finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis, cabendo-lhe: (Redação dada pela Lei nº 11.097, de 2005)

XVIII - especificar a qualidade dos derivados de petróleo, gás natural e seus derivados e dos biocombustíveis. (Incluído pela Lei nº 11.097, de 2005)

6. Desse modo, ao realizar a interpretação sistemática³ do caput do art. 8º com o inciso XVIII da Lei nº 9.478/97 (Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências.), impõe-se identificar que **se atribui à ANP tão somente o dever de especificar a qualidade dos derivados de petróleo, gás natural e seus derivados e biocombustíveis para o fim de promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis**. Com efeito, tal instrumento normativo confere atribuição à ANP para especificar os combustíveis quando estes forem destinados à comercialização, instituto ligado à atividade econômica, conforme preconiza a própria Lei Geral da ANP.

7. Para o fim de observar a Lei 9.478/97, art. 8º, XVIII, a última versão da proposta de Resolução CONAMA (fl. 339), define o seguinte:

CAPÍTULO III – DOS COMBUSTÍVEIS COMERCIAIS E SUAS ESPECIFICAÇÕES

“Art. 10. As especificações dos combustíveis comerciais, gasolina, álcool etílico combustível e gás natural para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela ANP, em prazo compatível para garantir o abastecimento na data de implantação dos limites fixados nesta Resolução, de acordo com o disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 1993.”

2 Art. 11 - Às Consultorias Jurídicas, órgãos administrativamente subordinados aos Ministros de Estado, ao Secretário-Geral e aos demais titulares de Secretarias da Presidência da República e ao Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, compete, especialmente:

I - assessorar as autoridades indicadas no caput deste artigo;

(...)

IV - elaborar estudos e preparar informações, por solicitação de autoridade indicada no caput deste artigo;

3 “que é uma interpretação partindo da idéia de que a lei não existe isoladamente, devendo ser alcançado o seu sentido em consonância com as demais normas que inspiram aquele ramo do direito”. In: FARIAS, Cristiano Chaves. **Direito Civil – Teoria Geral**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005, p. 51.



8. Observa-se, portanto, que a proposta de Resolução CONAMA, em obediência à Lei nº 9.478/97, manteve a competência da ANP para especificar os combustíveis comerciais, por força de sua própria natureza jurídica de agência reguladora que fiscaliza as atividades de natureza econômica.

9. Em seguida, tem-se que a proposta de Resolução CONAMA (fl. 339), em obediência à Lei nº 6.938/81 (Lei da Política Nacional do Meio Ambiente), determina em seu artigo 8º, inciso VI que:

Art. 8º **Compete ao CONAMA:** (Redação dada pela Lei nº 8.028, de 1990)

(...)

VI - estabelecer, privativamente, normas e padrões nacionais de controle da poluição por veículos automotores, aeronaves e embarcações, mediante audiência dos Ministérios competentes; (grifos apostos).

10. O CONAMA, assim, tem por competência estabelecer privativamente, padrões nacionais de controle da poluição causada por veículos automotores. E, nos termos do art. 6º, inciso II, é o "órgão consultivo e deliberativo (...) com a finalidade de assessorar, estudar e propor ao Conselho de Governo, diretrizes de políticas governamentais para o meio ambiente e os recursos naturais e deliberar, no âmbito de sua competência, sobre normas e padrões compatíveis com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida (Redação dada pela Lei nº 8.028, de 1990)". Neste sentido, para o fim de cumprir o enunciado desta Lei, ao CONAMA compete definir padrões de combustíveis de referência cujo escopo último é a realização de testes dos combustíveis, vale dizer, ensaios de emissão para fins de desenvolvimento e homologação.

11. Em obediência à Lei da Política Nacional do Meio Ambiente, a proposta de Resolução CONAMA (fl. 339) previu o seguinte:

CAPÍTULO II

"Art. 9º A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP especificará os combustíveis de referência, gasolina, álcool etílico combustível e gás combustível, necessários ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução em prazo que possibilite seu fornecimento com antecedência de 36 meses, de acordo com o disposto no capítulo do art. 7º da Lei nº 8.723, de 1993.

(...)

§2º Ficam estabelecidas, conforme Anexo I, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool e do gás combustível de referência de ensaios de emissão para fins de desenvolvimento e homologação". (grifos apostos)



8. Observa-se, portanto, que a proposta de Resolução CONAMA, em obediência à Lei nº 9.478/97, manteve a competência da ANP para especificar os combustíveis comerciais, por força de sua própria natureza jurídica de agência reguladora que fiscaliza as atividades de natureza econômica.

9. Em seguida, tem-se que a proposta de Resolução CONAMA (fl. 339), em obediência à Lei nº 6.938/81 (Lei da Política Nacional do Meio Ambiente), determina em seu artigo 8º, inciso VI que:

Art. 8º **Compete ao CONAMA:** (Redação dada pela Lei nº 8.028, de 1990)

(...)

VI - estabelecer, privativamente, normas e padrões nacionais de controle da poluição por veículos automotores, aeronaves e embarcações, mediante audiência dos Ministérios competentes; (grifos apostos).

10. O CONAMA, assim, tem por competência estabelecer privativamente, padrões nacionais de controle da poluição causada por veículos automotores. E, nos termos do art. 6º, inciso II, é o "órgão consultivo e deliberativo (...) com a finalidade de assessorar, estudar e propor ao Conselho de Governo, diretrizes de políticas governamentais para o meio ambiente e os recursos naturais e deliberar, no âmbito de sua competência, sobre normas e padrões compatíveis com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida (Redação dada pela Lei nº 8.028, de 1990)". Neste sentido, para o fim de cumprir o enunciado desta Lei, ao CONAMA compete definir padrões de combustíveis de referência cujo escopo último é a realização de testes dos combustíveis, vale dizer, ensaios de emissão para fins de desenvolvimento e homologação.

11. Em obediência à Lei da Política Nacional do Meio Ambiente, a proposta de Resolução CONAMA (fl. 339) previu o seguinte:

CAPÍTULO II

"Art. 9º A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP especificará os combustíveis de referência, gasolina, álcool etílico combustível e gás combustível, necessários ao atendimento dos limites fixados nesta Resolução em prazo que possibilite seu fornecimento com antecedência de 36 meses, de acordo com o disposto no capítulo do art. 7º da Lei nº 8.723, de 1993.

(...)

§2º Ficam estabelecidas, conforme Anexo I, com caráter eminentemente indicativo, as características da gasolina, do álcool e do gás combustível de referência de ensaios de emissão para fins de desenvolvimento e homologação". (grifos apostos)



12. Portanto, a proposta de Resolução CONAMA manteve a competência da ANP para especificar os combustíveis de referência no prazo para fornecimento estabelecido pela Lei nº 8.723/93. As especificações de combustíveis constantes do Anexo I da proposta de resolução CONAMA se encontram presentes tão somente para que o órgão ambiental realize testes – ensaios de emissão – para fins de desenvolvimento e homologação. Tudo isso conforme disciplina a Lei da Política Nacional do Meio Ambiente, que determina ao CONAMA que delibere sobre padrões compatíveis com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida.

13. Não há que se falar em usurpação de competência, atribuída pela Lei nº 9.478/97, à ANP, tendo em vista que a proposta de Resolução CONAMA não tem força normativa para infringir dispositivos legais de ato normativo de valor hierárquico superior. Ao contrário, a proposta de Resolução CONAMA tem por escopo apenas o cumprimento da Lei da Política Nacional do Meio Ambiente e não visa desrespeitar nenhuma competência normativa atribuída legalmente por outro diploma normativo.

14. Ademais, os padrões de combustíveis constantes do Anexo I são meramente indicativos, e não pretendem substituir os padrões de combustíveis a serem definidos pela ANP, tanto que a proposta de Resolução CONAMA previu em sua redação a competência desta agência reguladora para especificar os combustíveis. Some-se a tal fato a questão de que a proposta de Resolução CONAMA tem por objetivo último, inclusive conforme consta em sua redação, o cumprimento da Lei nº 8.723/93 (Dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências.). Esta lei, em seu artigo 7º, determina que “os órgãos responsáveis pela política energética, especificação, produção, distribuição e controle de qualidade de combustíveis, são obrigados a fornecer combustíveis comerciais, a partir da data de implantação dos limites fixados por esta lei, e de referência para testes de homologação, certificação e desenvolvimento, com antecedência mínima de trinta e seis meses do início de sua comercialização”.

15. Assim, o CONAMA, ao apresentar de modo indicativo o anexo I na sua proposta de Resolução, teve por desiderato também o cumprimento da Lei nº 8.723/93.

16. É importante recordar que a Constituição Federal de 1988, em seu art. 225, § 1º, V dispõe que:

“Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º - Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

V – controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente;”(grifos apostos)



17. Em respeito à ordem constitucional vigente, quando o CONAMA delibera proposta de Resolução para disciplinar os padrões de emissão para veículos leves novos, ele exerce competência que lhe foi atribuída pela Lei da Política Nacional do Meio Ambiente – Lei nº 6.938/81 - e pela Lei nº 8.723/93. Isto porque, além da competência de ser o órgão responsável por estabelecer “privativamente padrões nacionais de controle da poluição por veículos automotores” (art. 8º, inciso VI da Lei nº 6.938/81), compete ao CONAMA “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, em consonância com o Programa Nacional de Controle de Poluição por Veículos Automotores (Proconve), respeitado o sistema metrológico em vigor no País”. (art. 3º da Lei nº 8.723/93).

18. Sobre o instituto da competência de produzir atos administrativos (sujeito, pressuposto objetivo de validade do ato administrativo), cumpre trazer ensinamento de Celso Antônio Bandeira de Mello⁴ sobre o tema:

“Sob este tópico – atinente ao sujeito – deve-se estudar a **capacidade da pessoa jurídica que o praticou, a quantidade de atribuições do órgão que o produziu, a competência do agente emanador e a existência ou inexistência de óbices à sua atuação no caso concreto.**”

19. Demonstra-se que na proposta de Resolução CONAMA sobre nova fase (PROCONVE L6) de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE para veículos automotores leves novos – o CONAMA tem capacidade, tem atribuições legais previstas nas Leis nº 6.938/81 e nº 8.723/93 e não existem óbices à sua atuação no caso concreto para especificar os combustíveis, em caráter meramente indicativo, cujo fim último é o de cumprir as exigências constitucionais do art. 225, §1º, inciso V da CF/88.

À apreciação superior. Após, à SECEX para as providências decorrentes.

Brasília/DF, 26 de maio de 2009.


Maria Clarice Maia Mendonça
Advogada da União

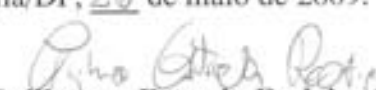
De acordo. Ao Consultor Jurídico.

Brasília/DF, 26 de maio de 2009.


Gerlena Maria Santana de Siqueira
Coordenadora-Geral de Assuntos Jurídicos

De acordo. À SECEX.

Brasília/DF, 26 de maio de 2009.


Guilherme Estrada Rodrigues
Consultor Jurídico

4 MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de Direito Administrativo. 17a. ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 363