

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE
RESOLUÇÃO Nº XXXX, DE XXXXXX

Procedência: 8ª RE CTQAGR

Data: 02 e 03/10/2018

Processo nº 02000.013410/2018-83

Assunto: Estabelece as Fases PROCONVE L7 e L8 de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE para o controle das emissões de gases poluentes e de ruído para veículos automotores leves novos de uso rodoviário e dá outras providências.

Estabelece as Fases PROCONVE L7 e PROCONVE L8 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.

VERSÃO COM EMENDAS

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; e,

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

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

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 prazo e de investimentos para promover a melhoria da qualidade dos combustíveis automotivos para viabilizar a introdução de tecnologias 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 necessárias à redução da emissão, resolve:

DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO DE ESCAPAMENTO

Art. 1º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2021, novos limites máximos de emissão de poluentes para veículos rodoviários leves de passageiros e leves comerciais (definidos conforme Resolução CONAMA nº 15/1995), nacionais e importados, para comercialização no país, doravante denominada Fase PROCONVE L7, conforme Tabela 1 do Anexo desta Resolução.

PROPOSTA 8RE - CNI

Art. 1º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2022, novos limites máximos de emissão de poluentes para veículos rodoviários leves de passageiros e leves comerciais (definidos conforme Resolução CONAMA nº 15/1995), nacionais e importados, para comercialização no país, doravante denominada Fase PROCONVE L7, conforme Tabela 1 do Anexo desta Resolução.

§1º É facultado o atendimento antecipado aos limites de emissão da Fase PROCONVE L7, com o respectivo registro na Licença para uso da Configuração de Veículo ou Motor (LCVM).

Art. 2º A partir da entrada em vigor da Fase PROCONVE L7, os §§ 1º e 2º do art. 1º da Resolução CONAMA nº 15/1995 passam a vigorar com a seguinte redação:

“.....

§ 1º Veículo leve de passageiros: veículo automotor com massa total máxima de até 3.856 kg e massa em ordem de marcha de até 2.720 kg, projetado para o transporte de passageiros e que não tenha mais de 8 (oito) assentos, além do assento do motorista, ou seus derivados projetados para o transporte de carga.

§ 2º Veículo leve comercial: veículo automotor, não derivado de veículo leve de passageiros, com massa total máxima autorizada de até 3.856 kg, massa em ordem de marcha até 2.720 kg, projetado para:

I - o transporte de carga; ou (8RE)

PROPOSTA 8 RE - ABEMA

I - o transporte de carga útil maior que 1000kg; ou

II - o transporte de carga, com 2 (dois) ou mais assentos além do assento do motorista e carroceria aberta; ou (8RE)

PROPOSTA 8 RE - ABEMA

II - o transporte de passageiros que tenha mais que 8 assentos, além do assento do motorista; ou

PROPOSTA 8 RE – ABEMA – EXCLUSÃO DO INCISO III

III - o transporte de passageiros que tenha mais que 8 (oito) assentos além do assento do motorista; ou

PROPOSTA 8 RE – ABEMA – EXCLUSÃO DO INCISO IV

IV - o transporte de passageiros que tenha menos que 8 (oito) assentos além do assento do motorista, desde que derivado de veículo de carga e que tenha capacidade de carga útil maior que 1.000 kg.

PROPOSTA 8 RE – CNI

IV - o transporte de passageiros que tenha até 8 (oito) assentos além do assento do motorista, desde que derivado de veículo de carga que tenha capacidade de carga útil maior que 1.000 kg.

PROPOSTA 8 RE – ABEMA – NOVO PARÁGRAFO

§ 3º Veículo com características especiais para uso fora de estrada; veículo que atenda as especificações da Diretiva 2007/46/EC do parlamento Europeu e do Conselho ou norma técnica equivalente referenciada pelo Ibama.

.....(NR)”

Parágrafo único. Os veículos com características especiais para uso fora de estrada, definidos no § 3º do art. 1º da Resolução CONAMA nº 15/1995, podem atender aos limites de emissão de gases e de ruído estabelecidos para veículos leves comerciais.

PROPOSTA 8RE - ANAMMA

Parágrafo único. Os veículos com características especiais para uso fora de estrada, definidos no § 3º do art. 1º da Resolução CONAMA nº 15/1995, devem atender aos limites de emissão de gases e de ruído estabelecidos para veículos leves comerciais.

PROPOSTA 8RE - CNI

Parágrafo único. Os veículos com características especiais para uso fora de estrada, definidos no § 3º do art. 1º da Resolução CONAMA nº 15/1995, devem atender aos limites de emissão de gases estabelecidos para veículos leves comerciais.

PROPOSTA 8 RE – ABEMA – NOVO ARTIGO

Art. XX. Os veículos com características especiais para uso fora de estrada, podem atender aos limites de emissão de gases e de ruído estabelecidos para veículos leves comerciais.

Art. 3º A emissão de gases orgânicos não metano (NMOG), deve ser reportada conforme procedimento “California non-methane organic gas test procedures” (California Environmental Protection Agency - Air Resources Board, Adopted: September 2, 2015), até [ser publicada](#) instrução normativa do IBAMA ou norma técnica brasileira por ele referenciada.

PROPOSTA 8 RE – CNI/ANFAVEA

Art. 3º A emissão de hidrocarbonetos não metano (NMHC), quando o veículo estiver abastecido com etanol deve ser reportada conforme procedimento de cálculo de NMHC equivalente a ser estabelecido em instrução normativa do IBAMA ou norma técnica brasileira por ele referenciada.

Parágrafo único. Após publicação deste procedimento de cálculo ficará cancelado o desconto do álcool não queimado conforme IN IBAMA nº 54/2004.

PROPOSTA 8RE DE EXCLUSÃO NO PARÁGRAFO ÚNICO - CNI

Parágrafo único. A emissão de NMOG, quando o veículo estiver abastecido com gasolina C, pode ser calculada a partir do NMHC (hidrocarbonetos não metano), conforme procedimento estabelecido pelos Estados Unidos da América no Code of Federal Regulations (CFR) 40 CFR 1066.635.

PROPOSTA 8RE DE NOVO PARÁGRAFO – MMA/IBAMA

PROPOSTA ANAMMA 8RE

§2º Os valores reais das emissões medidas e utilizadas para a certificação, inclusive as dos compostos orgânicos utilizadas para o cálculo da emissão de NMOG+NOx devem ser explicitados como NOx, NMHC, etanol, aldeídos fórmico e acético, metano e o total de compostos orgânicos (THC).

PROPOSTA ANAMMA 8RE

§3º O Ibama deverá, a partir de 2020, divulgar anualmente as médias para cada ano modelo, de todos os compostos orgânicos mencionados no §2º, com o objetivo de subsidiar estudos científicos relacionados ao controle da poluição atmosférica.

PROPOSTA 8RE - EXCLUSÃO DO ARTIGO 4º - CNI/ANFAVEA

Art. 4º A partir da entrada em vigor da Fase PROCONVE L7 fica vedado o desconto da parcela de etanol não queimado da emissão de NMOG ou NMHC de escapamento, prevista na Instrução Normativa Ibama 54/2004, quando o veículo estiver abastecido com etanol combustível.

Art. 5º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2023, novos limites máximos de emissão de poluentes de forma corporativa, para veículos rodoviários leves de passageiros e leves comerciais (conforme definidos na Resolução CONAMA nº 15/1995), nacionais e importados, comercializados no país, doravante denominada Fase PROCONVE L8, conforme Tabelas 2 e 3 do Anexo desta Resolução.

PROPOSTA 8RE – CNI/ANFAVEA

Art. 5º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2027, novos limites máximos de emissão de poluentes de forma corporativa, para veículos rodoviários leves de passageiros e leves comerciais (conforme definidos na Resolução CONAMA nº 15/1995), nacionais e importados, comercializados no país, doravante denominada Fase PROCONVE L8, conforme Tabelas 2 e 3 do Anexo desta Resolução.

PROPOSTA 8RE – SP

Art. 5º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2023, novos limites máximos de emissão de poluentes de forma corporativa, para veículos rodoviários leves de passageiros e leves comerciais (conforme definidos na Resolução CONAMA nº 15/1995), nacionais e importados, comercializados no país, doravante denominada Fase PROCONVE L8, conforme Tabelas 3 do Anexo desta Resolução.

§ 1º A identificação de cada corporação será feita por meio do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ).

§ 2º Ao registrar a solicitação da LCVM no INFOSERV, o fabricante, ~~ou importador~~ ~~ou representante legal~~ deve declarar o nível de emissão a qual pertence a configuração de veículo, conforme Tabela 2 do Anexo desta Resolução, devendo comprovar o atendimento ao nível correspondente.

§ 3º O limite de emissão corporativa é atendido pelo cálculo da média anual dos níveis ~~de emissão de poluentes~~ de todos os veículos, ponderada pelas respectivas quantidades anuais de veículos emplacados em cada nível.

§ 4º A comprovação do número de veículos vendidos de cada modelo deverá ser baseada nos registros de emplacamento de veículos novos no Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), homologados na Fase PROCONVE L8.

§ 5º O nível de emissão do veículo, ~~para cada combustível~~, é determinado pelo maior nível dentre os níveis individuais de cada poluente.

PROPOSTA 8RE DE NOVO PARÁGRAFO - CETESB

§ 5º O nível de emissão do veículo é determinado pelo maior nível de cada poluente.

PROPOSTA 8RE DE NOVO PARÁGRAFO - CETESB

§XX. Para fins de atendimento aos limites desta Fase PROCONVE L8 será considerada a somatória de NMOG e NOx como um único poluente.

§ 6º O nível individual de cada poluente é aquele cujo valor é imediatamente acima ou igual à média dos resultados dos ensaios.

PROPOSTA 8RE - CETESB

§ 6º O nível de cada poluente é aquele cujo valor é imediatamente acima ou igual à média dos resultados dos ensaios acrescidos dos fatores de deterioração (FD) conforme o art. 16 desta Resolução.

PROPOSTA 8RE DE NOVO PARÁGRAFO - CETESB

§XX Para a somatória NMOG e NOx devem ser aplicados os fatores de deterioração (FD) específicos para NMOG e para NOx.

PROPOSTA 8RE – CNI/ANFAVEA

§ 6º O nível individual de cada poluente é aquele cujo valor é imediatamente acima ou igual aos valores de homologação.

§ 7º Na verificação de atendimento, os resultados dos ensaios de laboratório deverão ser iguais ou inferiores ao nível declarado.

PROPOSTA 8RE - CETESB

§ 7º Na verificação de atendimento, para fins de homologação, as médias dos resultados dos ensaios de laboratório acrescidas de fatores de deterioração (FD) conforme o art. 16 deverão ser iguais ou inferiores ao nível declarado.

PROPOSTA 8RE - CNI

§ 7º Na verificação de atendimento, os valores de homologação deverão ser iguais ou inferiores ao nível declarado.

§ 8º Nos casos de veículos flex ou bicomcombustíveis, será considerado o resultado de maior valor de cada poluente para cada combustível utilizado.

PROPOSTA 8RE – GOVSP/CETESB

§ 8º Nos casos de veículos flex ou bicomcombustíveis, será considerada a média de maior valor de cada poluente para cada combustível utilizado.

PROPOSTA 8RE DE NOVO PARÁGRAFO – CNI/ANFAVEA

§XX. É facultado ao fabricante ou importador do veículo declarar o nível de emissão do veículo acima do determinado conforme §5º ao §8º.

PROPOSTA 8RE DE NOVO PARÁGRAFO – CNI/ANFAVEA

§XX. É facultado o registro antecipado do nível PROCONVE L8 na LCVM.

Art. 6º A comprovação da emissão de veículos híbridos, recarregáveis por fonte externa de energia ou não, será feita por meio de homologação conforme procedimento estabelecido pela Norma ABNT NBR 16.567:2016, ou norma sucedânea referenciada pelo Ibama.

Art. 7º A comprovação de atendimento ao nível de emissão zero será feita por meio da declaração do fabricante ou importador, que inclua confirmação de que as emissões de poluentes por escapamento e evaporação são nulas.

PROPOSTA 8RE – CNI/ANFAVEA

Art. 7º A comprovação de atendimento ao nível de emissão zero será feita por meio de procedimento a ser estabelecido por instrução normativa do IBAMA ou por norma técnica por ele referenciada.

Art. 8º Os veículos da Fase PROCONVE L8 devem atender individualmente aos limites estabelecidos na Fase PROCONVE L7 e não podem regredir em seus níveis de emissão.

Art. 9º A partir da entrada em vigor da Fase PROCONVE L7, deverá ser declarada a emissão de amônia por veículos equipados com Sistema de Redução por Catálise Seletiva (SCR), verificada de acordo com o estabelecido no parágrafo único do Art, 14 desta Resolução.

PROPOSTA 8RE – CNI/ANFAVEA

Art. 9º A emissão de amônia de veículos equipados com Sistema de Redução por Catálise Seletiva (SCR) deverá ser declarada pelos respectivos fabricantes 24 meses após procedimento a ser estabelecido por instrução normativa do IBAMA ou por norma técnica por ele referenciada.

~~Parágrafo único. Para a medição da emissão de amônia, os ensaios deverão ser realizados segundo o item 7.1 do Anexo 5 do Regulamento Europeu ECE/TRANS/180/Add.15/Amend.1, até que seja publicada instrução normativa do Ibama ou norma ABNT referenciada pelo Ibama.~~

Art. 10. A partir da entrada em vigor da Fase PROCONVE L8 fica estabelecido o limite de emissão de amônia em 10 ppm, como valor médio no ciclo de condução.

PROPOSTA 8RE – CNI/ANFAVEA

Art. 10. O IBAMA poderá propor ao CONAMA o estabelecimento do limite de amônia com base nos valores declarados pelos fabricantes conforme o art. 9º.

PROPOSTA 8RE – IBAMA

Art. 10. A partir da entrada em vigor da Fase PROCONVE L8 fica estabelecido o limite de emissão de amônia em 10 ppm, como valor médio no ciclo de condução, conforme art. XX (PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 14 A)

PROPOSTA 8RE DE EXCLUSÃO DO PARÁGRAFO ÚNICO - CNI/ANFAVEA

Parágrafo único. Com base nos valores obtidos nos resultados da realização de ensaios exigidos no [parágrafo único do Art. 14](#) ~~art. 9º~~ desta Resolução, o Ibama poderá propor ao CONAMA alteração do limite da emissão de amônia estabelecido no caput deste artigo.

DOS LIMITES MÁXIMOS E DA MEDIÇÃO DA EMISSÃO EVAPORATIVA E DE ABASTECIMENTO

Art. 11. Fica estabelecido, a partir da Fase PROCONVE L7, o limite máximo de emissão de combustível evaporado em 0,5 (meio) grama por ensaio, que será realizado em um período contínuo de 48 horas.

PROPOSTA 8 RE – CNI/ANFAVEA

Art. 11. Fica estabelecido, a partir da Fase PROCONVE L7, o limite máximo de emissão evaporativa de combustível evaporado em 2 (dois) gramas por ensaio, que será realizado em um período contínuo de 24 horas.

PROPOSTA 8 RE GOV SP/CETESB

Art. 11. Fica estabelecido, a partir da Fase PROCONVE L7, o limite máximo de emissão de combustível evaporado em 0,5 (meio) grama por ensaio.

PROPOSTA 8 RE – ANAMMA

Art. 11. Fica estabelecido, a partir da Fase PROCONVE L7, o limite máximo de emissão de combustível evaporado dos veículos a gasolina ou flex em 0,5 (meio) grama por dia de ensaio, que será realizado em um período contínuo de 48 horas.

§ 1º O método de ensaio para verificação da emissão evaporativa é definido no art. 15 desta Resolução.

§ 2º O fabricante ou importador poderá adotar o conceito de família evaporativa, segundo os critérios a serem estabelecidos em instrução normativa a ser publicada pelo Ibama.

§ 3º O respiro do sistema de alimentação de combustível dos veículos deve se dar unicamente por meio do canister, sendo permitido o emprego de válvulas de segurança.

§ 4º A pressão de alívio da válvula de segurança deve ser informada no processo de

homologação.

PROPOSTA 8 RE DE EXCLUSÃO DO PARÁGRAFO 5º - CNI

§ 5º O sistema OBD deve registrar os valores de pressão de todo o sistema de controle de emissão evaporativa.

PROPOSTA 8 RE – ANAMMA

§ 5º O sistema OBD deve registrar os valores de pressão de todo o sistema de controle de emissão evaporativa, assim como os eventos de alívio de pressão, que deverão ser disponibilizados pelo sistema OBD independentemente do uso de equipamentos disponíveis apenas no fabricante ou de uma senha.

Art. 12. Fica estabelecido o limite máximo de emissão de vapor de combustível durante o abastecimento do tanque de combustível, ~~de cinquenta miligramas por litro abastecido (50mg/L) constante na coluna Evaporativa da Tabela 1 do Anexo A desta Resolução.~~ **CNI/ABIQUIM APOIA A PROPOSTA DO MMA**

PROPOSTA 8RE – CNI/ANFAVEA

Art. 12. O IBAMA deverá criar e coordenar um grupo de estudos formado por especialistas convidados para verificar a necessidade do controle da evaporação de combustível por reabastecimento do veículo.

PARÁGRAFO ÚNICO. Sendo demonstrada essa necessidade, o IBAMA deverá propor ao CONAMA, até 31 de dezembro de 2019, os requisitos técnicos e limites a serem adotados para a homologação do controle de evaporação de combustível por reabastecimento do veículo (ORVR).

§ 1º O atendimento ao limite previsto no caput deste artigo se dará:

I - A partir do início da Fase PROCONVE L7 para novos modelos.

II - Dois anos após o início da Fase PROCONVE L7 para todos os modelos.

§ 2º O ~~procedimento~~ método de ensaio para verificação da emissão de vapor durante o abastecimento é definido no Art. 15 desta Resolução. ~~a determinação da emissão objeto do caput deste artigo deve ser o da regulamentação dos Estados Unidos da América prevista na seção 86 do Título 40 do Code of Federal Regulations (CFR), até que haja procedimento brasileiro publicado ou referenciado pelo Ibama.~~

§ 3º Os veículos flex ou bicomcombustível deverão ser ensaiados com gasolina C e etanol combustível de referência para ensaios.

DO COMBUSTÍVEL DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES

Art. 13. Para fins de homologação das Fases PROCONVE L7 e L8 serão utilizados os combustíveis de referência conforme estabelecido pelas Resoluções ANP nº 40, de 24 de dezembro de 2008, nº 21, de 2 de julho de 2009, nº 23, de 06 de julho de 2010 e nº 29, de 22 de setembro de 2009 ou sucedâneas. **PENDENTE**

Parágrafo único. Para fins de homologação de veículos leves diesel será utilizado o combustível de referência com adição de biodiesel, a partir da publicação da especificação da ANP, cuja exigência de uso se dará no ~~a ser estabelecida em~~ prazo compatível com a Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993.

DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO DE EMISSÃO

Art. 14. Para a realização dos ensaios de emissão de poluentes provenientes do escapamento de veículos rodoviários leves de passageiros e leves comerciais das Fases PROCONVE L7 e PROCONVE L8 devem ser seguidas as prescrições das Normas ABNT NBR 12.026:2016, [ABNT NBR 15598:2016](#), ABNT NBR 6.601:2012 ~~ou~~ e ABNT NBR 16.567:2016, ou normas sucedâneas referenciadas pelo Ibama.

Parágrafo único. Para a medição da emissão de amônia, os ensaios deverão ser realizados segundo o item 7.1 do Anexo 5 do Regulamento Europeu ECE/TRANS/180/Add.15/Amend.1, até ser publicada regulamentação nacional equivalente pelo Ibama ou por normas técnicas por ele referenciadas.

PROPOSTA 8RE DE TRANSFORMAR PARÁGRAFO ÚNICO EM ARTIGO - IBAMA

Art. 14A. Para a medição da emissão de amônia, os ensaios deverão ser realizados segundo o item 7.1 do Anexo 5 do Regulamento Europeu ECE/TRANS/180/Add.15/Amend.1, até procedimento a ser estabelecido por instrução normativa do IBAMA ou por norma técnica por ele referenciada.

PROPOSTA 8RE DE NOVO PARÁGRAFO – CNI

§XX. Os veículos flex fuel, para efeitos de homologação, deverão ser ensaiados duas vezes com gasolina, duas vezes com etanol e duas vezes com a mistura de 50% em volume desses dois combustíveis, cujos resultados devem corresponder à média aritmética desses ensaios para cada combustível.

§XXX. O fabricante ou o importador poderá, opcionalmente, realizar um terceiro ensaio para compor a média dos resultados.

§XXXX Os veículos bicomcombustíveis, para efeitos de homologação deverão ser ensaiados duas vezes com cada combustível de referência, cujo resultados devem corresponder a média aritmética desses ensaios para cada combustível.

Art. 15. Para a medição da emissão de poluentes provenientes de emissão evaporativa e da emissão de vapor durante o abastecimento das Fases PROCONVE L7 e PROCONVE L8, os ensaios deverão ser realizados segundo a regulação dos Estados Unidos da América 40 CFR part 86.132.96 e 86.133.96, considerando que o ciclo dinâmométrico deverá ser conforme NBR 6.601:2012, até ser publicada regulamentação nacional equivalente pelo Ibama ou por normas técnicas por ele referenciadas. ~~que seja publicada instrução normativa Ibama ou norma ABNT referenciada pelo Ibama.~~ **CNI/ABIQUIM APOIA A PROPOSTA DO MMA**

PROPOSTA 8RE – CNI/ANFAVEA

Art. 15. Para a medição da emissão de poluentes provenientes de emissão evaporativa e da emissão de vapor durante o abastecimento das Fases PROCONVE L7 e PROCONVE L8, os ensaios deverão ser conforme regulamento europeu ECE R83 Rev 5 (ensaio tipo IV) e regulação dos Estados Unidos da América 40 CFR part 86.132.96 e 86.133.96, respectivamente, considerando que o ciclo dinamométrico deverá ser conforme NBR 6601:2012, até ser publicada regulamentação nacional equivalente pelo Ibama ou por normas técnicas por ele referenciadas.

PROPOSTA 8RE DE NOVO PARÁGRAFO – ANAMMA

§XX. Durante os ensaios em dinamômetro deverão ser registrados o parâmetro de comando e a vazão da purga do canister para avaliação da estratégia de purga.

§ 1º Para efeitos de homologação, os veículos denominados flex ou bicombustíveis deverão ser ensaiados somente com os combustíveis de referência para ensaios Gasolina E22 e ~~Etanol de referênciaEHR-~~

§ 2º Para efeitos de homologação, será exigido apenas um ensaio por combustível.

DOS PROCEDIMENTOS DA GARANTIA DE DURABILIDADE DAS EMISSÕES (FD)

Art. 16. Para as Fases PROCONVE L7 e PROCONVE L8, os fabricantes ou importadores ~~deverão~~deverá comprovar o atendimento aos limites máximos de emissão de poluentes por 160.000 km (cento e sessenta mil quilômetros) ou dez anos de uso.

§ 1º Para veículos cujos agrupamentos de motores, classificados conforme NBR 14.008:2012, tenham previsão de vendas anuais maiores que 15.000 (quinze mil) unidades, os fatores de deterioração (FD) deverão ser determinados conforme Norma ABNT NBR 14.008:2012, ou norma sucedânea referenciada pelo Ibama, dentro de um prazo máximo permitido de 24 meses após o ano subsequente em que o critério de vendas anuais for ultrapassado.

§ 2º Para veículos, cujos agrupamentos de motores classificados conforme NBR 14.008:2012 tenham previsão de vendas anuais de até 15.000 (quinze mil) unidades, poder-se-ão adotar, opcionalmente, os valores de fatores de deterioração conforme Tabela 4 do Anexo desta Resolução.

§ 3º Durante a aquisição dos fatores reais de deterioração de 160.000 km, para os casos de famílias de veículos que já tenham FD determinado para 80.000 km, será considerado o FD real caso este seja maior que o FD constante na Tabela 4 do Anexo desta Resolução.

PROPOSTA 8RE – ANAMMA

§ 3º Para os casos de famílias de veículos que já tenham FD determinado para 80.000 km, poderá alternativamente ser considerado um FD para 160.000 km extrapolado linearmente a partir do FD real para 80.000 km, caso este seja maior que o FD constante na Tabela 4 do Anexo desta Resolução, atendendo ao critério de família estabelecido pela Norma ABNT NBR 14.008 para

160.000 km.

PROPOSTA 8RE – ABEMA

§ 3º Para veículos que já tenham o FD determinado para 80.000 km, este deverá ser utilizado, caso seja maior que o FD constante na Tabela 4 do anexo desta Resolução, até a obtenção dos fatores previstos no § 1º.

PROPOSTA 8RE DE EXCLUSÃO DO PARÁGRAFO 4º- GOV SP/CETESB

§ 4º No caso de um agrupamento de motores, estabelecidos conforme Norma ABNT NBR 14.008:2012, ou norma sucedânea referenciada pelo Ibama, que já tenha FD determinado e que tenha sofrido alterações nos sistemas de pós-tratamento, as correções dos FD deverão atender os procedimentos estabelecidos em instrução normativa a ser emitida pelo Ibama.

§ 5º É facultado ao fabricante ou importador apresentar o FD obtido para cada poluente de forma aditiva.

PROPOSTA 8RE – CNI/ANFAVEA

§ 5º É facultado ao fabricante ou importador apresentar o FD obtido para cada poluente de forma aditiva, devendo neste caso aplicá-los a todos os poluentes.

Art. 17. Métodos de ensaios de durabilidade alternativos poderão ser aprovados pelo Ibama, desde que o fabricante / ou importador comprove a equivalência ou maior rigor em relação à Norma ABNT NBR 14.008:2012 ou norma sucedânea referenciada pelo Ibama.

Parágrafo único. Uma vez aprovado o método alternativo, o prazo para a determinação dos FD deverá ser aprovado pelo Ibama.

DOS SISTEMAS DE DIAGNOSE A BORDO (OBD)

Art. 18. Será publicada pelo Ibama, em até 2 (dois) anos a partir da entrada em vigor desta Resolução, regulamentação para OBD para ser aplicada e implementada para os veículos das Fases PROCONVE L7 e PROCONVE L8, a ser denominado de OBD Br3.

PROPOSTA 8RE – ANAMMA

Art. 18. Será publicada pelo Ibama, em até 2 (dois) anos a partir da entrada em vigor desta Resolução, regulamentação para OBD para ser aplicada e implementada para os veículos das Fases PROCONVE L7 e PROCONVE L8, a ser denominado de OBD Br3, tomando como referência o disposto no CFR Título 40 parte 86 §86.1806 ON-BOARD DIAGNOSTICS.

PROPOSTA 8RE – CNI/ANFAVEA

Art. 18. Será publicada pelo Ibama, em até 30 meses antes da entrada em vigor da Fase PROCONVE L7, regulamentação para OBD para ser aplicada e implementada para os veículos das Fases PROCONVE L7 e PROCONVE L8, a ser denominado de OBD Br3.

PROPOSTA 8RE - IBAMA

Art. 18. O IBAMA deverá publicar, ou referenciar norma técnica brasileira, em até 2 (dois) anos a partir da entrada em vigor desta Resolução, regulamentação para OBD para ser aplicada e implementada para os veículos das Fases PROCONVE L7 e PROCONVE L8, a ser denominado de OBD Br3.

§ 1º A regulamentação para OBD será aplicável para veículos equipados com motorizações do ciclo Diesel e com ignição por centelha.

§ 2º Os critérios de padronização do OBD, incluindo, mas não se limitando a conectores, códigos de falhas, serviços de diagnose, protocolos de comunicação, deverão manter a padronização do OBD para veículos leves, determinada pelas [Instruções Normativas do Ibama 126/2006 e 24/2009](#) e pela Norma ISO 15031.

PROPOSTA 8RE – ANAMMA

§ 2º Os critérios de padronização do OBD, incluindo, mas não se limitando a conectores, códigos de falhas, serviços de diagnose, protocolos de comunicação, deverão manter a padronização do OBD para veículos leves e obedecer a todos os requisitos das Instruções Normativas do Ibama 126/2006 e 24/2009 e das Normas ISO 15031 (partes 1 a 7) e ISO 15765 (parte 4).

PROPOSTA 8RE DE NOVO PARÁGRAFO – ANAMMA

§ XX. O sistema OBD deverá permitir acesso, independentemente do uso de equipamentos disponíveis apenas no fabricante, ou de uma senha aos parâmetros determinados no CFR Título 40 parte 86 §86.1806-05 para monitoramento em tempo real durante os ensaios de emissão, através do conector OBD, de maneira a possibilitar a exploração dos dados recolhidos sem necessidade de decodificação, a não ser que estas informações sejam normalizadas.

PROPOSTA 8RE DE NOVO PARÁGRAFO – ANAMMA

§ XXX. Os códigos de falhas, datas de início e de respectivos reparos devem permanecer gravados mesmo após a desconexão elétrica das baterias do veículo, pelo prazo mínimo de 400 dias consecutivos.

PROPOSTA 8RE DE NOVO PARÁGRAFO – ANAMMA

§XXXX. A regulamentação do OBD Br3 deverá complementar a Resolução CONAMA 418/2009 com a definição dos parâmetros de inspeção complementares a serem verificados a partir do OBD.

PROPOSTA 8RE DE NOVO PARÁGRAFO – GOV SP/CETESB

§3º Até a regulamentação do sistema OBD Br3, os veículos da Fase PROCONVE L7 e L8 deverão atender aos requisitos do sistema OBDBr2 previstos na Resolução CONAMA 354/2004.

PROPOSTA 8RE DE EXCLUSÃO DO ARTIGO 19 – CNI/ANFAVEA

Art. 19. Veículos equipados com SCR, que utilizam agente redutor líquido, deverão atender aos requisitos do OBD estabelecidos pelos Anexos 9A, 9B, 9C, 11 e 14 do Regulamento UN ECE R49.06, das Nações Unidas, até ser publicada regulamentação nacional equivalente pelo Ibama ou norma ABNT por ele referenciada.

Art. 20. Todos os parâmetros de estratégia auxiliar de controle de emissões (*Auxiliary Emission Control Strategy - AECS*) que alterem a estratégia de controle de emissões deverão ser detalhadamente descritos em seus conceitos e definições, formas de atuação, conforme [regulamento dos Estados Unidos da América CFR Título 40 Parte 86](#), e disponibilizados para o rastreamento durante o funcionamento do veículo e aprovadas pelo Ibama.

PROPOSTA 8RE - ANAMMA

Art. 20. Todos os parâmetros de estratégia auxiliar de controle de emissões (*Auxiliary Emission Control Strategy - AECS*) que alterem a estratégia de controle de emissões deverão ser detalhadamente descritos em seus conceitos, definições, condições determinantes para sua entrada em funcionamento, formas de atuação, conforme [regulamento dos Estados Unidos da América CFR Título 40 Parte 86](#), e disponibilizados para o rastreamento durante o funcionamento do veículo e aprovadas pelo Ibama.

PROPOSTA 8RE – CNI/ANFAVEA

Art. 20. Todos os parâmetros de estratégia auxiliar de controle de emissões (*Auxiliary Emission Control Strategy - AECS*) que alterem a estratégia de controle de emissão deverão ser aprovados pelo IBAMA.

PROPOSTA 8RE DE NOVO PARÁGRAFO – CNI/ANFAVEA

PARÁGRAFO ÚNICO. Os parâmetros a serem informados serão definidos pelo IBAMA por meio de instrução normativa.

DOS RELATÓRIOS DE VALORES DE EMISSÃO DA PRODUÇÃO (RVEP)

Art. 21. A partir da Fase PROCONVE L7, em ensaios para efeito de obtenção de valores a serem reportados no RVEP, poderão ser aplicados fatores de amaciamento, previamente determinados, como redutor da medição obtida, nos valores de NO_x, obtidos em veículos diesel novos, e de material particulado, obtidos em veículos do ciclo Otto novos com injeção direta e com baixa rotação.

PROPOSTA 8RE - CNI

Art. 21. A partir da publicação desta Resolução, em ensaios para efeito de obtenção de valores a serem reportados no RVEP, poderão ser aplicados fatores de amaciamento, previamente determinados, como redutor da medição obtida, nos valores de NO_x, obtidos em veículos diesel novos, e de material particulado, obtidos em veículos do ciclo Otto novos com injeção direta e com baixa rotação.

Parágrafo único. O procedimento para obtenção e aplicação desses fatores deverá ser de acordo com instrução normativa a ser publicada pelo Ibama.

EMISSÕES EM CONDIÇÕES REAIS (ECR)

PROPOSTA 8RE – ANAMMA

EMISSÕES EM TRÁFEGO REAL (RDE)

Art. 22. Fica estabelecida, a partir da Fase PROCONVE L7, a exigência de declarar a emissão dos gases CO, NO_x, THC, CH₄, NMHC, CO₂ e da autonomia de combustível, calculada pelo método de balanço de carbono, em condições reais de condução (ECR).

PROPOSTA 8RE – ANAMMA

Art. 22. Fica estabelecida, a partir da Fase PROCONVE L7, a exigência de declarar a emissão em tráfego real (RDE) dos gases CO, NO_x, THC, CH₄, NMHC, CO₂ e da autonomia de combustível, calculada pelo método de balanço de carbono para todos os tipos de veículos, além de MP e NP (número de partículas) para os veículos Otto com injeção direta e Diesel.

PROPOSTA 8RE – CNI/ANFAVEA

Art. 22. Fica instituída a avaliação das emissões em condições reais (ECR) no procedimento de homologação.

PROPOSTA 8RE DE PARÁGRAFO ÚNICO E EXCLUSÃO DOS PARÁGRAFOS SEGUINTE - CNI/ANFAVEA

PARÁGRAFO ÚNICO. O IBAMA publicará até 31 de dezembro de 2020, com base em estudos a serem realizados e com motivação técnica, os requisitos técnicos, as condições de contorno, os gases, os limites e as datas de início para avaliação das emissões e da autonomia de combustível em condições reais.

§ 1º Os ensaios de ECR deverão ser executados com o mesmo veículo objeto dos ensaios de emissão de poluentes provenientes do escapamento realizados em laboratório.

§ 2º Os ensaios deverão ser realizados conforme previsto nos Regulamentos Europeus 2016/427 e 2016/646, até que seja publicada instrução normativa do Ibama ou norma referenciada pelo Ibama.

§ 3º As condições urbanas e rurais de percurso para a execução do ensaio deverão ser aprovadas pelo Ibama.

§ 4º A determinação destas emissões deverá ser realizada com ~~combustível comercial~~ combustíveis de referência.

§ 5º A determinação destas emissões ~~deverá ser realizada~~ nos veículos flex e bicompostíveis ~~deverá ser realizada~~ com gasolina C, e etanol e gás natural, quando aplicável.

PROPOSTA 8RE DE EXCLUSÃO DO ARTIGO 23º E SEUS INCISOS – CNI/ANFAVEA

Art. 23. Ficam estabelecidos os limites de emissão em condições reais de condução (ECR) de CO e da soma das emissões de NMHC e de NO_x, com a seguinte aplicação:

I – A partir do início da Fase PROCONVE L8 os limites serão iguais a duas vezes o nível homologado.

II – Dois anos após o início da Fase PROCONVE L8 os limites serão reduzidos a 1,5 vezes o nível homologado.

Parágrafo único. Opcionalmente poderá ser declarado o valor de THC em substituição ao NMHC. **PROPOSTA 8RE DE EXCLUSÃO DO ARTIGO 23º E SEUS INCISOS – CNI/ANFAVEA**

DA REGENERAÇÃO DE DISPOSITIVOS DE CONTROLE

Art. 24. Para veículos da Fase PROCONVE L7 ~~ou superior~~ e Fase PROCONVE L8, que possuam sistemas regenerativos dos dispositivos de controle das emissões (como conversor catalítico e filtro de partículas) e que requerem um processo de regeneração periódica em menos de 4.000 km de operação do veículo, fica estabelecido o fator Ki, que será aplicado aos valores obtidos das emissões de:

I - CO, NMHC, NOx e aldeídos para veículos a gasolina ou flex;

II - CO, NMHC, NOx, aldeídos, material particulado (MP) para veículos com injeção direta de combustível, total ou parcial; e

III - CO, THC, NOx e aldeídos para veículos a Gás Natural Veicular.

§ 1º Os fatores Ki são determinados segundo o Regulamento Europeu UN ECE R83 revisão 5, porém aplicando-se ao ensaio de emissões conforme Norma ABNT NBR 6.601:2012 ou ABNT NBR 16.567:2016, ou normas ABNT sucedâneas referenciadas pelo Ibama.

§ 2º Fica facultada a aplicação do fator Ki determinado para um veículo, a outro veículo que pertença à mesma família de sistema regenerativo, conforme conceito de família prescrito no procedimento citado no § 1º deste artigo.

§ 3º Os resultados dos ensaios sem regeneração são multiplicados pelos fatores de deterioração e em seguida multiplicados pelos respectivos fatores Ki obtidos, sendo que os resultados devem atender aos limites das Tabelas 1, 2 e 3 do Anexo desta Resolução, de acordo com a respectiva Fase.

PROPOSTA 8RE – CNI/ANFAVEA

§ 3º Os resultados dos ensaios sem regeneração serão multiplicados pelos respectivos fatores Ki obtidos e em seguida serão aplicados os fatores de deterioração (aditivos ou multiplicativos), sendo que os resultados devem atender aos limites das Tabelas 1, 2 e 3 do Anexo desta Resolução, de acordo com a respectiva Fase.

PROPOSTA 8RE – GOV SP/CETESB

§3º Os resultados dos ensaios sem regeneração são multiplicados pelos fatores de deterioração e em seguida multiplicados pelos respectivos fatores Ki obtidos, sendo que os resultados devem atender os limites da Tabela 1 e serem enquadrados nos níveis da Tabela 2 do Anexo desta Resolução, de acordo com a respectiva Fase.

§ 4º Os ensaios de regeneração são objetos de testemunho do Ibama.

PROPOSTA 8RE - ANAMMA

§4º Os ensaios de regeneração são objeto de testemunho do Ibama e devem permitir, para fins de auditoria e comprovação de conformidade, o acesso aos parâmetros de controle característicos durante os regimes de operação utilizados.

§ 5º A determinação dos fatores Ki aplica-se a agrupamento de veículos, definidos conforme Norma ABNT NBR 14008:2012, cujas vendas anuais sejam superiores a 6.000 (seis mil) unidades por ano.

PROPOSTA 8RE – CNI/ANFAVEA

§ 5º A determinação dos fatores Ki aplica-se a agrupamento de veículos, definidos conforme o regulamento europeu UN ECE R83 Rev 5 ou norma técnica brasileira a ser referenciada pelo IBAMA, cujas vendas anuais sejam superiores a 6.000 (seis mil) unidades por ano.

PROPOSTA 8RE – GOV SP/CETESB

§ 5º A determinação dos fatores Ki aplica-se a agrupamento de veículos, cujas vendas anuais sejam superiores a 6.000 (seis mil) unidades.

§ 6º Os agrupamentos de veículos, definidos conforme Norma ABNT NBR 14008:2012, cujas vendas anuais sejam iguais ou inferiores a 6.000 (seis mil) unidades por ano, podem adotar o fator multiplicativo igual a 1,015 para todos os gases, a critério do fabricante ou importador.

PROPOSTA 8RE – CNI/ANFAVEA

§ 6º Os agrupamentos de veículos, definidos conforme o regulamento europeu UN ECE R83 Rev 5 ou norma técnica brasileira a ser referenciada pelo IBAMA, cujas vendas anuais sejam iguais ou inferiores a 6.000 (seis mil) unidades por ano, podem adotar o fator multiplicativo igual a 1,015 para todos os gases, a critério do fabricante ou importador.

PROPOSTA 8RE – GOV SP/CETESB

§ 6º Os agrupamentos de veículos, , cujas vendas anuais sejam iguais ou inferiores a 6.000 (seis mil) unidades , podem adotar o fator multiplicativo igual a 1,015 para todos os poluentes, a critério do fabricante.

§ 7º Os fatores Ki deverão ser determinados dentro de um prazo máximo de 6 (seis) meses após o critério de venda anual ter sido ultrapassado.

§ 8º Até que as condições previstas no §5º sejam atendidas o fabricante ou importador ~~ou representante legal~~ deve aplicar o fator multiplicativo definido no §6º.

DA EMISSÃO DE RUÍDO VEICULAR

Art. 25. Ficam estabelecidos os limites de emissão de ruído e as datas de implantação, conforme Tabela 5 do Anexo desta Resolução.

PROPOSTA ANAMMA

Art. 25. Ficam estabelecidos os limites de emissão de ruído de passagem e as datas de implantação, conforme Tabela 5 do Anexo desta Resolução.

§ 1º A determinação de ruído de passagem dos veículos deverá ser feita conforme método prescrito pela Norma ISO 362-1:2015 ou norma brasileira referenciada pelo Ibama.

§ 2º Opcionalmente, o método de ensaio definido na Norma ISO 362-1:2015 e os respectivos limites ~~previstos da Tabela 5 do Anexo da Tabela 5 do Anexo desta Resolução no caput deste artigo~~ poderão ser utilizados para novas homologações já a partir da publicação desta Resolução.

PROPOSTA 8RE – GOV SP/CETESB

§ 2º Opcionalmente, o método de ensaio definido na Norma ISO 362-1:2015 e os respectivos limites ~~previstos da Tabela 5 do Anexo da Tabela 5 do Anexo desta Resolução no caput deste artigo~~ poderão ser utilizados para novas homologações já a partir da publicação desta Resolução.

§ 3º O ensaio com o veículo parado para fins de homologação deverá ser realizado com base na Norma ABNT NBR 9.714:2000.

PROPOSTA ANAMMA

§ 3º O ensaio com o veículo parado para fins de homologação deverá ser realizado conforme disposto na Resolução CONAMA 418 para inspeção de veículos em uso.

DA OPACIDADE EM VEÍCULOS DIESEL

Art. 26. A partir da Fase PROCONVE L7, o limite para homologação e fiscalização do índice de fumaça em aceleração livre para veículos equipados com motor do ciclo Diesel, determinado conforme Norma ABNT NBR 13037:2001, ou norma brasileira sucedânea, referenciada pelo Ibama, passará a ser $0,4 \text{ m}^{-1}$ em qualquer altitude até 2.000 (dois mil) metros.

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 27. Fica instituída a geração de créditos de emissão de **poluentes como mecanismo auxiliar ao atendimento dos níveis de emissão corporativos**.

PROPOSTA 8RE- GOV SP/CETESB

Art. 27. Fica instituído, a partir da fase PROCONVE L8, o mercado de créditos de emissão

de poluentes como mecanismo auxiliar ao atendimento dos níveis de emissão corporativos.

PROPOSTA CNI/ANFAVEA

Art. 27. Fica instituída para a fase PROCONVE L8 a geração de créditos de emissão de poluentes como mecanismo auxiliar ao atendimento dos níveis de emissão corporativos.

§ 1º Os créditos de emissão de poluentes serão apurados pelo Ibama e devidos a cada fabricante ou importador ~~ou representante legal~~.

PROPOSTA 8RE- GOV SP/CETESB

§1º Os créditos de emissão serão gerados e compensados exclusivamente a partir da Fase PROCONVE L8.

§ 2º O Ibama publicará, em até dois anos antes do início da Fase PROCONVE L8, procedimento que regulamente a geração, o saldo e a utilização de créditos de emissão de poluentes.

PROPOSTA ANAMMA

§ 2º O Ibama publicará, em até dois anos antes do início da Fase PROCONVE L8, procedimento que regulamente a geração, o saldo e a utilização de créditos de emissão de poluentes, entre modelos de um mesmo fabricante.

PROPOSTA 8RE- GOV SP/CETESB

§ 3º Os créditos de emissão poderão ser gerados e compensados exclusivamente pelas corporações e pelos veículos abrangidos por esta Resolução.

PROPOSTA CNI/ANFAVEA NOVOS PARÁGRAFOS

§ 3º O limite de emissão corporativa é atendido por meio do cálculo da média anual dos níveis de emissão de poluentes de todos os veículos, ponderada pelas respectivas quantidades de veículos emplacados em cada nível entre 1º de janeiro e 31 de dezembro.

§ 4º A comprovação do número de veículos vendidos de cada modelo deverá ser baseada nos registros de emplacamento de veículos novos no Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), homologados na Fase PROCONVE L8.

§ 5º A média corporativa anual dos níveis de emissão de NMHC + NOx deve ser ponderada pelos emplacamentos dos veículos a serem considerados para o período, ou seja, é o resultado do somatório dos níveis de emissão de NMHC somado ao NOx de cada veículo multiplicado pelas suas respectivas quantidades anuais de emplacamentos dividido pelo volume total anual de emplacamentos da corporação.

§ 6º Até 31 de janeiro do ano subsequente, a corporação deverá encaminhar ao Ibama documento comprobatório do atendimento ao limite corporativo anual dos níveis de emissão de NMHC + NOx.

Art. 28. Todos os documentos apresentados devem refletir a realidade da configuração do veículo homologado.

Art. 29. O fabricante, ou importador ou representante legal, deverá comercializar no Brasil somente veículos que estejam de acordo com a configuração homologada.

Art. 30. Alterações nos componentes, inclusive na versão do programa da central eletrônica do veículo (ECU), que não alterem os níveis de emissões, devem ser comunicados ao Ibama, por meio do sistema INFOSERV.

PROPOSTA 8RE- GOV SP/CETESB

Art. 30. Alterações nos componentes, inclusive na versão do programa da central eletrônica do veículo (ECU), que não alterem os níveis de emissões, devem ser comunicados ao Ibama, por meio do sistema INFOSERV.

Art. 31. Todos os custos de inspeções e auditorias realizados pelo Ibama ou por seu Agente Técnico Conveniado (ATC), tais como ensaios, recolhimentos, despesas administrativas, de transporte de produtos, de pessoal envolvido, locação de laboratórios e pistas de ensaios ficarão a cargo do fabricante, ou importador ou representante legal.

PROPOSTA ANAMMA

Art. 31. Todos os custos decorrentes de ações desta Resolução, tais como inspeções e auditorias realizados pelo Ibama ou por seu Agente Técnico Conveniado (ATC), ensaios, recolhimentos, despesas administrativas, de transporte de produtos, de pessoal envolvido, locação de laboratórios e pistas de ensaios ficarão a cargo do fabricante, ou importador.

Art. 32. Nos casos de realização dos programas de reparo decorrentes de infrações a esta Resolução, caberá ao fabricante ou importador: ~~ou representante legal dar publicidade à população dos fatos e dos veículos afetados seguindo os critérios estabelecidos pelo Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor (DPDC).~~

~~§ 1º Nos casos de realização dos programas de reparo decorrentes de ações ambientais corretivas, o fabricante, importador ou representante legal deve apresentar plano de reparo da frota dos veículos afetados, dentro do prazo estabelecido pelo Ibama para execução dos trabalhos de correção.~~

I - dar publicidade à população dos fatos e dos veículos afetados, seguindo os critérios estabelecidos pelo Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor (DPDC);

II - apresentar plano de reparo da frota dos veículos afetados, dentro do prazo acordado com o Ibama para execução dos trabalhos de correção;

III – convocar os proprietários para apresentarem os veículos para a realização do reparo;

IV – reparar os veículos de acordo com o plano aprovado pelo Ibama.

Parágrafo único. As despesas decorrentes dessas ações serão de responsabilidade exclusiva do fabricante ou importador.

~~Art. 33. O art. 5º da Resolução CONAMA nº 418, de 25 de novembro de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:~~

~~“~~

~~Art. 5º Os órgãos ambientais dos estados e do Distrito Federal deverão, até 31 de dezembro de 2019, elaborar, aprovar, publicar o PCPV em consonância com o Programa de Inspeção Técnica Veicular, de acordo com a Resolução CONTRAN nº 716, de 30 de novembro de 2017, e dar ciência do mesmo aos respectivos conselhos estaduais de meio ambiente, a partir da data de publicação desta Resolução.~~

.....(NR)”

PROPOSTA ANAMMA

Levar para o capítulo “DOS RELATÓRIOS DE VALORES DE EMISSÃO DA PRODUÇÃO (RVEP)”

Art. 34. Até 1º janeiro de 2022 o Ibama deverá implementar sistema de avaliação de conformidade de produção de acordo com os limites de emissão estabelecidos pelo PROCONVE e PROMOT, mediante amostragem dos veículos.

Parágrafo único. Os critérios para avaliação de conformidade de produção deverão ser estabelecidos em Resolução do CONAMA ou Instrução Normativa Ibama, de acordo com o prazo estabelecido no caput.

Art. 35. 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.

PROPOSTA CNI/ANFAVEA INCLUIR ARTIGO

Art. XX. Os dados e informações constantes dos processos de homologação de veículos leves e controles posteriores determinados por esta Resolução devem ser disponibilizados, pelo IBAMA, ao público em formato eletrônico aberto e interoperável na rede mundial de computadores, nos termos da Lei 12.527/2011, do Decreto nº 7724/2012 e do Decreto nº 8777/2016.

PROPOSTA CNI/ANFAVEA INCLUIR ARTIGO

Art. XX. Os veículos homologados a partir da fase PROCONVE L7 ficam dispensados do cumprimento da Resolução CONAMA nº 16/1995 e do Art. 3º da Instrução Normativa Ibama nº 127/2006.

Art. 36. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

PROPOSTA CNI/ANFAVEA

Anexo A

Tabela 1 – Limites máximos de emissão de poluentes por categoria de veículos, para veículos da Fase PROCONVE L7

Categoria	NMHC+NOx	MP ⁽¹⁾	CO	Aldeídos ⁽³⁾	NH3 ⁽²⁾	Evaporativas ⁽³⁾	Durabilidade
	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	ppm	em g/teste 24h	em km*1000
Leve Passageiro	80	6	1000	15	Declarar	2,0	160
Leve Comercial	140 ⁽³⁾	6 ⁽³⁾		-		-	
	320 ⁽⁴⁾	20 ⁽⁴⁾		-		-	

(1) Aplicável a veículos equipados com ignição por centelha e injeção direta de combustível ou motores do ciclo Diesel

(2) Aplicável a veículos equipados com motores do ciclo Diesel com sistemas de pós tratamento que utilizem agente redutor líquido

(3) Aplicável a veículos equipados com motores com ignição por centelha

(3) Aplicável a veículos equipados com motores do ciclo Diesel

(5) NMHC equivalente (MIR) para uso de etanol hidratado e NMHC para uso dos demais combustíveis

Anexo A

Tabela 1 – Limites máximos de emissão de poluentes por categoria de veículos, para veículos da Fase PROCONVE L7

Categoria	NMOG + NOx em mg/km	MP ⁽¹⁾ em mg/km	CO em mg/km	Aldeídos ⁽³⁾ em mg/km	NH3 ⁽²⁾ em ppm	Evaporativa ⁽³⁾	Durabilidade em km*1000
Leve Passageiro	80	6	1000	15	Declarar	0,5 g/teste de 48h e 50 mg/L abastecido	160
Leve Comercial	140 ⁽³⁾	6 ⁽³⁾					
	320 ⁽⁴⁾	20 ⁽⁴⁾					
				-		-	

(1) Aplicável a veículos equipados com ignição por centelha e injeção direta de combustível ou motores do ciclo Diesel

(2) Aplicável a veículos equipados com motores do ciclo Diesel com sistemas de pós-tratamento que utilizem agente redutor líquido

(3) Aplicável somente a veículos equipados com motores com ignição por centelha

(4) Aplicável somente a veículos equipados com motores do ciclo Diesel

PROPOSTA CETESB

Categoria	NMOG + NOx em mg/km	MP ⁽¹⁾ em mg/km	CO em mg/km	Aldeídos ⁽³⁾ em mg/km	NH3 ⁽²⁾ em ppm	Evaporativa ⁽⁵⁾	Emissão de abastecimento ⁽⁵⁾
Leve Passageiro	80	6	1000	15	Declarar	0,5 g/teste	50 mg/L abastecido
Leve Comercial	140 ⁽³⁾	6 ⁽³⁾		-			
	320 ⁽⁴⁾	20 ⁽⁴⁾		-		-	-

(1) Aplicável a veículos equipados com motores de ignição por centelha e injeção direta de combustível ou motores do ciclo Diesel

(2) Aplicável a veículos equipados com motores do ciclo Diesel com sistemas de pós-tratamento que utilizem agente redutor líquido

(3) Aplicável somente a veículos equipados com motores com ignição por centelha

(4) Aplicável somente a veículos equipados com motores do ciclo Diesel

(5) Não aplicável nos ensaios em que os veículos utilizarem óleo diesel ou GNV

PROPOSTA ANAMMA

Categoria	HCEq + NOx em mg/km	MP ⁽¹⁾ em mg/km	CO em mg/km	Aldeídos em mg/km	NH3 ⁽²⁾ em ppm	Evaporativa	Durabilidade em km*1000
Leve Passageiro e Comercial Otto	50	2	1000	15	Declarar	0,5 g/teste de 48h e 50 mg/L abastecido	160
Comercial Diesel	140	4		Declarar		-	

Tabela 2 - Limites máximos de emissão de poluentes corporativo para veículos da Fase PROCONVE L8

		Nível	NMOG + NOx	MP ⁽¹⁾	CO	Aldeídos ⁽³⁾	NH3 ⁽²⁾	Média corporativa para		Evaporativa ⁽³⁾	Durabilidade
			mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	ppm	NMOG + NOx			
								Veículos leves de passageiros e comerciais	Veículos leves comerciais diesel		km*1000
Faixa de composição da média corporativa dos Veículos leves comerciais diesel	Faixa de composição da média corporativa dos Veículos leves comerciais diesel	320	320	20	1000	-	10	Conforme Tabela 3	Conforme Tabela 3	0,5 g/teste e 50 mg/L abastecido	160
		280	280	20	1000	-					
		250	250	20	1000	-					
		220	220	10	1000	-					
		200	200	10	1000	-					
		170	170	9	1000	-					
	Faixa de composição da média corporativa dos Veículos comerciais Otto e Veículos	140	140	6	1000	15					
		110	110	6	1000	15					
		80	80	6	1000	15					
		70	70	4	600	10					
		60	60	4	600	10					
		50	50	4	600	10					
		40	40	4	500	10					
		30	30	3	500	8					
20	20	2	400	8							

	leves de passageiros	0	nula	nula	nula	nula	nula		nula	não aplicável
--	----------------------	---	------	------	------	------	------	--	------	---------------

- (1): Aplicável a veículos equipados com ignição por centelha com injeção direta de combustível ou motores do ciclo Diesel
- (2): Aplicável a veículos equipados com motores do ciclo Diesel com sistemas de pós-tratamento que utilizem agente redutor líquido
- (3): Aplicável somente a veículos equipados com motores do ciclo Otto

PROPOSTA ANAMMA

Tabela 2 - Limites máximos de emissão de poluentes corporativo para veículos da Fase PROCONVE L8 para qualquer combustível

	HCEq + NOx	MP ⁽¹⁾	CO	Aldeídos ⁽³⁾	NH3 ⁽²⁾	Média corporativa para		Evaporativa ⁽³⁾	Durabilidade	
						HCEq + NOx				
	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	ppm	mg/km			km*1000	
Nível						Veículos leves de passageiros e comerciais	Veículos leves comerciais diesel			
Faixa de composição da média corporativa dos Veículos leves comerciais diesel	140	140	4	1000	15	10	Conforme Tabela 3	Conforme Tabela 3	0,5 g/teste e 50 mg/L abastecido	160
	110	110	4	1000	15					
	80	80	4	1000	15					
	70	70	4	600	10					
	60	60	4	600	10					
	50	50	2	600	10					
	40	40	2	500	10					
	30	30	0,5 ⁽⁴⁾	500	8					
	20	20	0,5 ⁽⁴⁾	400	8					
	0	nula	nula	nula	nula					

(1): Aplicável a veículos equipados com ignição por centelha com injeção direta de combustível ou motores do ciclo Diesel

(2): Aplicável a veículos equipados com motores do ciclo Diesel com sistemas de pós-tratamento que utilizem agente redutor líquido

(3): Aplicável somente a veículos equipados com motores do ciclo Otto

(4) Alternativamente a este limite serão aceitos os limites conjugados de 2mg/km e 6*10⁹ partículas/km

PROPOSTA CETESB Tabela 2 - Níveis de emissão para veículos da Fase PROCONVE L8

		NMOG + NOx	MP ⁽¹⁾	CO	Aldeídos ⁽³⁾	NH3 ⁽²⁾	Evaporativa ⁽³⁾	Emissão de abastecimento					
		mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	ppm	g/ensaio	mg/L					
Nível													
Veículos leves comerciais diesel		320	320	20	1000	-	10	0,5	50				
		280	280	20	1000	-							
		250	250	20	1000	-							
		220	220	10	1000	-							
		200	200	10	1000	-							
		170	170	9	1000	-							
	Veículos leves comerciais ignição por centelha, acima de 1700 kg de ME (4)		140	140	6	1000				15			
			110	110	6	1000				15			
		Veículos leves de passageiros	80	80	6	1000				15			
			70	70	4	600				10			
			60	60	4	600				10			
			50	50	4	600				10			
			40	40	4	500				10			
			30	30	3	500				8			
			20	20	2	400				8			
			0	nula	nula	nula				nula	nula	nula	nula

- (1): Aplicável a veículos equipados com ignição por centelha com injeção direta de combustível ou motores do ciclo Diesel
- (2): Aplicável a veículos equipados com motores do ciclo Diesel com sistemas de pós-tratamento que utilizem agente redutor líquido
- (3): Aplicável somente a veículos equipados com motores do ciclo Otto
- (4): ME – Massa para ensaio

PROPOSTA CNI/ANFAVEA

Tabela 2 - Limites máximos de emissão de poluentes corporativo para veículos da Fase PROCONVE L8

	Nível	NMHC+NOx	MP ⁽¹⁾	CO	Aldeídos ⁽³⁾	NH3 ⁽²⁾	Média corporativa para NMHC+NOx		Evaporativas ⁽³⁾	Durabilidade
		mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	ppm	mg/km		g/teste 48h	km*1000
							Veículos leves de passageiros	Veículos leves comerciais		
Faixa de composição da média corporativa dos Veículos leves comerciais Diesel	320	320	20	1000	-	10	Conforme Tabela 3	Conforme Tabela 3	2,0	160
	280	280	20	1000	-					
	250	250	20	1000	-					
	220	220	10	1000	-					
	200	200	10	1000	-					
	170	170	9	1000	-					
	140	140	6	1000	15					
	110	110	6	1000	15					
	80	80	6	1000	15					
	70	70	4	600	10					
	60	60	4	600	10					
	50	50	4	600	10					
	40	40	4	500	10					
	30	30	3	500	8					
	20	20	2	400	8					
0	nula	nula	nula	nula	nula			nula	não aplicável	

(1) Aplicável a veículos equipados com ignição por centelha e injeção direta de combustível ou motores do ciclo Diesel

(2) Aplicável a veículos equipados com motores do ciclo Diesel com sistemas de pós tratamento que utilizem agente redutor líquido

(3) Aplicável a veículos equipados com motores com ignição por centelha

Tabela 3 - Limites máximos de emissão de poluentes corporativo para veículos da Fase PROCONVE L8

PROPOSTA CETESB

Tabela 3 - Limites máximos corporativos para veículos da Fase PROCONVE L8

Eliminar “Média Corporativa de NMOG + NOx em mg/km”

Data de Implantação	Média Corporativa de NMOG + NOx em mg/km	
	Nível corporativo Veículos leves comerciais diesel	Nível corporativo Veículos leves comerciais Otto e Veículos leves de passageiros
01/01/2023	100	50
01/01/2024	80	40
01/01/2025	60	40
01/01/2026	50	30
01/01/2027	40	30
01/01/2028	20	20

PROPOSTA CNI/ANFAVEA

Tabela 3 - Limites máximos de emissão de poluentes corporativo para veículos da Fase PROCONVE L8

Data de Implantação	Média Corporativa de NMHC + NOx em mg/km	
	Nível corporativo Veículos leves comerciais	Nível corporativo Veículos leves de passageiros
01/01/2027	200	70
01/01/2029	170	60
01/01/2031	140	50

Tabela 4 – Fatores de deterioração

Ciclo do motor	NMHC	CO	NOx	Aldeídos	MP	Evaporativa (aditivo)
Diesel	1,2	1,2	1,2	1,0	1,2	0
Otto	1,4	1,4	1,2	1,2	1,0	0,12/24h

PROPOSTA CETESB

Sugestão

Tabela 4 – Fatores de deterioração

Ciclo do motor	Fator multiplicativo para emissão de escapamento					Fator aditivo para emissão evaporativa em g/ensaio
	NMHC	CO	NOx	Aldeídos	MP	
Diesel	1,2	1,2	1,2	1,0	1,2	0
Otto	1,4	1,4	1,2	1,2	1,0	0,12

Tabela 5 – Limites de emissão de ruído em dbA

PROPOSTA CETESB

Tabela 5 – Limites de emissão de ruído em dB(A)

Categorias de Veículos	Veículos Leves de Passageiros e Comerciais	Fase 1	Fase 2	Fase 3
		2021 Todos	2025 Novos 2027 Todos	2030 Novos 2032 Todos
M1 Veículo de passageiros c/ ≤ 9 lugares	IPM < 120	72	70	68
	120 < IPM < 160	73	71	69
	IPM > 160	75	73	71
	IPM > 200 número de lugares < 4	75	74	72
M2 Veículo de passageiros > 9 lugares e M < 3,85 t	PBT < 2,5 t	72	70	69
	2,5 t < PBT < 3,85 t	74	72	71

PBT = Peso Bruto Total

IPM = Índice potência massa = $(P_n/m_{r0}) * 1000 \text{ kg/kW}$,

Onde:

- P_n é a potência máxima do veículo, expressa em kW

- m_{r0} é a massa em ordem de marcha do veículo definida pela Res. CONAMA 15/95, expressa em kg

NOTAS:

1. Para os veículos da categoria M1 derivados de N1 com PBT > 2.5t e um ponto R acima de 850 mm do solo, os limites dos veículos da categoria N1 com PBT > 2.5t são aplicados.
2. Para veículos Fora de Estrada (definido conforme Res. CONAMA nº 15/95) das categorias M1, M2, N1 e N2 os valores limites devem ser aumentados em 1dB(A) .Para os veículos da categoria M1, o incremento do valor limite só é valido para veículos com PBT > 2t.
3. Para os veículos blindados ou aqueles da categoria M1 construídos ou convertidos de forma a acomodar uma ou mais pessoas sentadas em sua(s) cadeira(s) de rodas, o valor limite será acrescido de 2 dB(A).
4. Os limites aplicáveis aos veículos da categoria N1 com PBT > 2.5t também poderão ser usados para os veículos da categoria N1 com PBT < 2.5t se a capacidade do motor for menor que 660 cc e a relação Potencia Peso < 35 kW/t (calculada com o PBT) e a dimensão horizontal entre o eixo frontal e o ponto R do assento do motorista inferior a 1100 mm.

PROPOSTA CNI/ANFAVEA

Tabela 5 – Limites de emissão de ruído em dbA

Categorias de Veículos	Veículos Leve de PASSAGEIROS	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Data de entrada em Vigor (1º de janeiro de)		2022 Todos	2025 Novos 2027 Todos	2031 Novos 2032 Todos
M1	IPM ≤ 120	72	70	68
	120 < IPM ≤ 160	73	71	69
	IPM > 160	75	73	71
	IPM > 200 número de lugares < 4, ponto R menor 450 mm do solo	75	74	72
M2 PBT < 3856 kg	PBT ≤ 2,5 t	72	70	69
	2,5 t < PBT ≤ 3,85 t	74	72	71
	PBT > 3,5 T , Pn ≤ 135 kW	75	73	72
	PBT > 3,5 T , Pn > 135 kW	75	74	72

Categorias de Veículos	Veículos Leve de PASSAGEIROS	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Data de entrada em Vigor (1º de janeiro de)		2022 Todos	2025 Novos 2027 Todos	2030 Novos 2032 Todos
N1	PBT ≤ 2,5 t	72	71	69
	PBT > 2,5 t	74	73	71
N2 PBT < 3856 kg	Pn ≤ 135 kW	77	75	74
	Pn > 135 kW	78	76	75

PBT = Peso Bruto Total

IPM = Índice potência massa = $(P_n/m_{r0}) * 1000$ kg/kW,

Onde:

- Categorias M1, M2, N1 e N2 conforme ABNT NBR 13776:2006

- P_n é a potência máxima do veículo, expressa em kW

- m_{r0} é a massa em ordem de marcha do veículo definida pela Res. CONAMA 15/95, expressa em kg