



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
SECRETARIA NACIONAL DE MEIO AMBIENTE URBANO, RECURSOS HÍDRICOS E
QUALIDADE AMBIENTAL
DEPARTAMENTO DE QUALIDADE AMBIENTAL
COORDENAÇÃO-GERAL DE QUALIDADE AMBIENTAL

Nota Técnica Nº 3430/2025-MMA

PROCESSO Nº 02000.012472/2025-05

INTERESSADO: ANAMMA - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE ÓRGÃOS MUNICIPAIS DE MEIO AMBIENTE, CONSELHO NACIONAL DE MEIO AMBIENTE - CONAMA

1. ASSUNTO

1.1. Proposta de Resolução Conama – Inclusão da Fase MAR-II no Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – Proconve.

2. REFERÊNCIAS

- 2.1. Resolução Conama nº 18/1986 - Institui o Proconve.
- 2.2. Resolução Conama nº 433/2011 - Estabelece a Fase MAR-I do Proconve.
- 2.3. Resolução Conama nº 506/2024 - Estabelece padrões nacionais de qualidade do ar.
- 2.4. Decreto nº 10.411/2020 - Regulamenta a análise de impacto regulatório.

3. SUMÁRIO EXECUTIVO

3.1. A presente Nota Técnica visa analisar a Proposta de Resolução Conama para estabelecimento da Fase MAR-II do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), aplicável a máquinas agrícolas e rodoviárias novas, com vistas a subsidiar a análise de admissibilidade e pertinência da proposta.

4. ANÁLISE

4.1. As máquinas agrícolas e rodoviárias representam importante fonte de emissões atmosféricas e de poluição sonora no Brasil. Equipadas predominantemente com motores diesel de alta potência, essas máquinas operam em ambientes urbanos, rurais e de mineração, impactando diretamente a qualidade do ar e a saúde das populações expostas.

4.2. A inclusão dessas máquinas no Proconve foi iniciada em 2011, com a Resolução Conama nº 433, que estabeleceu a Fase MAR-I, iniciada em 2015, com última etapa entrando em vigor em 2019. Desde então, avanços tecnológicos significativos ocorreram globalmente, com a adoção de padrões mais restritivos de emissões, especialmente na União Europeia (*Stage V*) e nos Estados Unidos (*Tier 4 Final/EPA*).

4.3. A proposta de estabelecimento da Fase MAR-II foi encaminhada ao Conama pela Associação Nacional de Municípios e Meio Ambiente – ANAMMA, por meio do ofício ANAMMA Nº 061/2025, e visa atualizar os limites de emissões de poluentes atmosféricos e ruído para máquinas agrícolas e rodoviárias novas, alinhando o Brasil às melhores práticas internacionais e promovendo ganhos ambientais e de saúde pública.

4.4. A proposta de resolução foi encaminhada em conjunto com a respectiva Análise de Impacto Regulatório e aplica-se a máquinas agrícolas e rodoviárias novas, nacionais e importadas, equipadas com motores diesel de potência igual ou superior a 19 kW, conforme códigos NCM especificados no Anexo B.

4.5. Estão incluídas no escopo: tratores agrícolas e de esteiras, escavadeiras, pás-carregadeiras, motoniveladoras, compactadores, colheitadeiras, entre outras máquinas autopropelidas destinadas a

operações agrícolas, de construção civil e mineração.

4.6. A Tabela I do Anexo A estabelece os seguintes limites de emissão para a Fase MAR-II:

Potência P (kW)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	HC+NOx (g/kWh)	NOx (g/kWh)	MP (g/kWh)	NH ₃ ¹ (ppm)
130 ≤ P ≤ 560	3,5	0,19	-	0,4	0,02	10
75 ≤ P < 130	5	0,19	-	0,4	0,02	10
56 ≤ P < 75	5	0,19	-	0,4	0,02	10
37 ≤ P < 56	5	-	4,7	-	0,03	10
19 ≤ P < 37	5,5	-	4,7	-	0,03	10

1 – para motores equipados com sistema SCR

4.7. Os limites propostos representam redução significativa em relação à Fase MAR-I, especialmente para NOx e MP. Também é estabelecido limite para emissões de amônia (NH₃), subproduto do sistema de redução catalítica, fixado em 10 ppm, alinhado com práticas internacionais.

4.8. A implementação da Fase MAR-II está proposta de forma escalonada, conforme faixas de potência dos motores:

- 4 anos após publicação: Motores de 130 kW a 560 kW
- 6 anos após publicação: Motores de 75 kW a 130 kW
- 8 anos após publicação: Motores de 19 kW a 75 kW

4.9. A proposta estabelece também condições para ensaio e ciclos de medição para o processo de homologação. Com relação ao combustível de referência, fica estabelecido que este deverá ser regulamentado pela Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis-ANP.

4.10. As emissões de ruído estão abarcadas no art.15 da proposta, com as tabelas Tabelas II e III, do anexo A, fixando os limites de emissão de ruído. Os limites de ruído são diferenciados por tipo de máquina e potência, embora na proposta esses limites estejam sendo propostos apenas para as máquinas rodoviárias.

4.11. O art. 18 estabelece garantia de durabilidade de emissões por 8.000 horas ou 10 anos, o que ocorrer primeiro. A proposta permite o uso de fatores de deterioração padrão ou demonstração de durabilidade por dados de testes, com mínimo de:

- 1.000 horas de operação
- Intervalo de manutenção recomendado
- Período de garantia do fabricante

4.12. O art. 19 dispensa fabricantes ou importadores com volumes anuais de produção ou importação abaixo de 50 unidades/ano, por configuração de veículo (marca/modelo) ou de motor, da exigência de realizar testes testemunhados pelo Ibama ou seu ATC.

4.13. A Análise de Impacto Regulatório (AIR) foi encaminhada junto à proposta de resolução como subsídio para a proposta e em cumprimento ao regimento interno do Conama. A AIR foi elaborada seguindo as diretrizes estabelecidas pelo Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, que regulamenta a AIR no âmbito da administração pública federal.

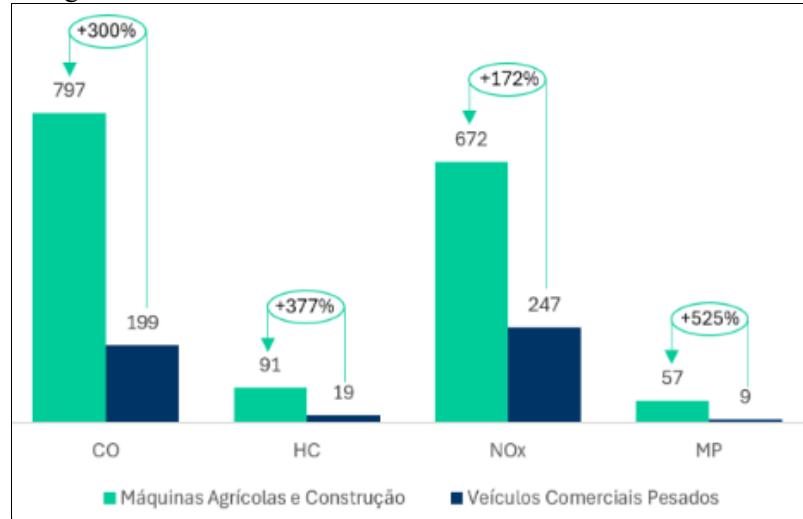
4.14. Como contexto, a AIR cita que as máquinas agrícolas e rodoviárias são operadas majoritariamente com motores a diesel, sendo importantes emissores de poluentes atmosféricos como monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos (HC), óxidos de nitrogênio (NOx) e material particulado (MP).

4.15. Traz também que a poluição do ar é comprovadamente um risco significativo à saúde humana, acarretando o surgimento de diversas morbidades e aumento na mortalidade. A OMS estimou que a poluição do ar foi responsável por aproximadamente 58% das mortes prematuras por doenças cardíacas e infarto agudo do miocárdio ocorridas no mundo, por 18% das mortes por doença pulmonar obstrutiva crônica ou infecção respiratória aguda baixa; e por 6% das mortes por câncer de pulmão, em 2016.

4.16. Como problema regulatório, a AIR identifica que, atualmente, a regulamentação brasileira referente às emissões atmosféricas de máquinas agrícolas e rodoviárias (MAR), instituída pela Resolução Conama nº 433/2011 (institui a fase MAR-I), encontra-se defasada, não acompanhando as regulamentações internacionais, como *Stage V* da União Europeia e *Tier 4* dos EUA. Como consequência, estima-se aumento na emissão de poluentes decorrente do aumento da frota e da baixa taxa de sucateamento das máquinas agrícolas e rodoviárias ao longo do tempo, trazendo impactos negativos à saúde humana e ao meio ambiente.

4.17. Segundo a Anamma, em comparação, verifica-se que as emissões médias das máquinas são muitos superiores aos veículos comerciais pesados, que também utilizam o diesel como combustível, conforme apresentado na figura 1.

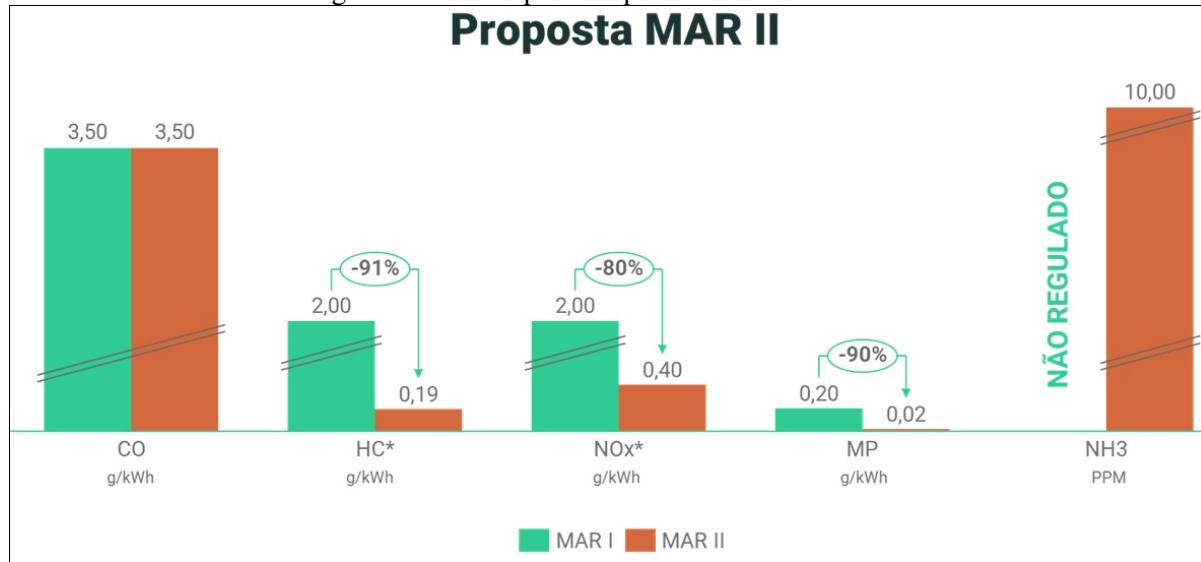
Figura 1 - Emissão média das MAR versus veículos comerciais.



Fonte: Anamma

4.18. A proposta de limites para a fase MAR-II está ilustrada na Figura 2, que apresenta a comparação dos limites de emissão atuais (fase MAR-I) com a nova fase proposta (MAR-II), para veículos com potência superior a 130 kW. Observa-se o grande potencial de redução das emissões individuais desses veículos, cerca de 90% de redução na emissão de hidrocarbonetos e material particulado, e 80% de redução na emissão de óxidos de nitrogênio, além da implementação de limite de emissão de amônia.

Figura 2 - Limites para máquinas acima de 130 kW.



Fonte: Anamma

4.19. Como agentes econômicos, a AIR identificou a Indústria (Montadoras de veículos e indústria de autopeças), Instituições Técnicas (Instituto Mauá, CETESB etc.), Governo e Reguladores (IBAMA, MMA, ANAMMA etc.), Academia e Centros de Pesquisa e Tecnologia, Associações Setoriais (ANFAVEA, SINDIPEÇAS, ABIMAQ, AFEEVAS, AEA, CNI etc.), Sociedade Civil ,Órgãos e instituições públicas de Meio Ambiente, Importadores e distribuidores de Máquina Móveis Não Rodoviárias (MMNR), listando os principais impactos previstos para esses setores.

4.20. Com relação aos aspectos legais, a AIR versa que a implementação de fase MAR-II do Proconve está respaldada pela Constituição e por diversas leis e dispositivos infralegais, destacando-se:

- Constituição Federal de 1988;
- Lei nº 6.938/1981 (Política Nacional do Meio Ambiente);
- Lei nº 9.605/1998 (Lei de Crimes Ambientais);
- Lei nº 14.850/2024 (Política Nacional de Qualidade do Ar);
- Resolução Conama nº 18/1986 (Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - Proconve);
- Resolução Conama Nº 5/1989 (Programa Nacional de Controle de Qualidade do Ar (Pronar); e
- Resolução Conama nº 433/2011 (MAR-I).

4.21. Como objetivos a serem alcançados pelo estabelecimento da fase MAR-II do Proconve, a AIR apresenta: a atualização dos limites de emissão vigentes; a redução das emissões de poluentes atmosféricos e a contribuição para melhoria da qualidade do ar; o estímulo à inovação tecnológica e o desenvolvimento industrial; a redução de barreiras técnicas ao comércio exterior; o estabelecimento de transição justa e escalonada e o fornecimento de segurança jurídica e previsibilidade ao setor regulado.

4.22. No levantamento de alternativas possíveis ao enfrentamento do problema regulatório identificado, a AIR apresenta cinco possibilidades:

Alternativa A – Manutenção do *status quo* (ausência de nova legislação) – Consiste em manter os limites e procedimentos atualmente em vigor na fase MAR-I.

- **Vantagens:** ausência de custos imediatos de adaptação para a indústria; simplicidade administrativa;
- **Desvantagens:** Impacto no bem-estar público, vista a emissão crescente de NOx desta frota nos próximos anos, com crescimento das taxas de morbidade e mortalidade. A manutenção dos níveis atuais de emissões das máquinas. Limites que já estão completamente defasados, dando continuidade no descompasso regulatório internacional frente aos principais mercados como Estados Unidos, Europa, Índia e China; perpetuação de riscos ambientais e sanitários; risco de criação de barreiras comerciais para exportação das máquinas produzidas no Brasil; Engenharia brasileira não atuando em seu potencial técnico pleno.

Alternativa B – Implementação escalonada da MAR-II (proposta preferida) - Estabelece limites de emissão equivalentes com o padrão internacional americano *Tier 4F*, de forma graduada.

- **Vantagens:** proposta convergente com a indústria, representada pela AEA, promove redução progressiva de emissões; incentiva a inovação; assegura viabilidade técnica e econômica; favorece o planejamento do setor; o início da implementação se daria 4 anos após a publicação pelas máquinas de grande porte, com maior impacto nas emissões e que tem como característica um menor impacto proporcional da tecnologia frente ao custo total da máquina, impactando menos os seus compradores, seguidas pelas de médio porte 6 anos após a publicação e terminando nas máquinas de pequeno porte 8 anos após a publicação, que possuem menor impacto ambiental e maior impacto econômico proporcional da tecnologia em comparação ao preço total da máquina. Formato possibilita o planejamento e nacionalização da produção de máquinas e sistema de pós-tratamento de gases de escapamento.
- **Desvantagens:** custos de transição para os fabricantes; necessidade de ajustes na cadeia produtiva. O escalonamento pode ser visto como não otimizado para implementação dos benefícios ambientais considerando os prazos que estão listados nessa opção (4, 6 e 8 anos após publicação).

Alternativa C – Implementação imediata da MAR-II - Estabelece limites de emissão equivalentes com o padrão internacional americano *Tier 4F*, com introdução plena em data a ser definida

- **Vantagens:** maior ganho ambiental em curto prazo; alinhamento técnico internacional num menor prazo possível;
- **Desvantagens:** inviabilidade técnica e econômica para parte do setor; risco de descontinuidade produtiva; exclusão de pequenos fabricantes devido aos custos de transição tecnológica no curto prazo; necessidade de ajustes na cadeia produtiva.

Alternativa D – Implementação escalonada da MAR-II com limites iguais ao Stage V Europeu - Estabelece limites de emissão equivalentes com o padrão europeu *Stage V*, de forma graduada

- **Vantagens:** promove redução progressiva de emissões; incentiva a inovação; assegura viabilidade técnica e econômica; favorece o planejamento do setor; o início da implementação se daria pela máquinas de grande porte, com maior impacto nas emissões e que tem como característica um menor impacto proporcional da tecnologia frente ao custo total da máquina, impactando menos os seus compradores, depois as máquinas de médio porte e terminando nas máquinas de pequeno porte, que possuem menor impacto ambiental e maior impacto econômico proporcional da tecnologia em comparação ao preço total da máquina.
- **Desvantagens:** o *Stage V* Europeu é a regulamentação mundialmente mais avançada no momento, trazendo limites de emissões e requisitos de durabilidade e diagnose extremamente restritos; salto tecnológico grande em função da norma vigente (equivalente a *Stage IIIA*), impõe novo limite de controle de material particulado (MP) pela contagem do número de partículas emitidas, adicional à massa; custos elevados de transição para os fabricantes; necessidade de ajustes na cadeia produtiva. Altamente impactado pelo eventual uso indevido do Diesel S-500.

Alternativa E – Implementação imediata da MAR-II com limites iguais ao Stage V Europeu - Estabelece limites de emissão equivalentes com o padrão europeu *Stage V*, com introdução plena em data a ser definida

- **Vantagens:** maior ganho ambiental possível e em curto prazo; alinhamento técnico ao estado da arte internacional;
- **Desvantagens:** o *Stage V* Europeu é a regulamentação mundialmente mais avançada no momento, trazendo limites de emissões e requisitos de durabilidade e diagnose extremamente restritos; salto tecnológico grande em função da norma vigente (equivalente a *Stage IIIA*), impõe novo limite de controle de material particulado (MP) pela contagem do número de partículas emitidas, adicional à massa, gerando inviabilidade técnica e econômica para parte do setor; risco de descontinuidade produtiva; exclusão de pequenos fabricantes devido aos elevados custos de transição tecnológica; necessidade de ajustes na cadeia produtiva. Altamente impactado pelo eventual uso indevido do Diesel S-500.

Alternativa F – Regulação restrita a aplicações urbanas ou regiões críticas de Poluição - Foca a regulação apenas sobre máquinas operantes em áreas urbanas ou com grande densidade populacional.

- **Vantagens:** redução de impacto regulatório sobre o meio rural; aplicação seletiva;

- **Desvantagens:** complexidade na implementação e fiscalização; impacto ambiental limitado; risco de deslocamento da poluição para áreas não reguladas. Baixo volume de produção para adoção da rota tecnológica, podendo dificultar a nacionalização da produção de motores e sistemas de pós-tratamento de gases de escapamento.

4.23. Para avaliação das alternativas, foi utilizada a metodologia 5W2H na AIR, que avaliou critérios de efetividade ambiental, viabilidade econômica, equidade e aplicabilidade institucional. Essa análise apontou a Alternativa B como a mais adequada ao contexto brasileiro, permitindo avanços graduais, com benefícios ambientais relevantes e baixo risco de disruptão industrial.

4.24. No contexto internacional, a AIR apresenta a regulamentação de emissões de máquinas móveis não rodoviárias por países com políticas ambientais avançadas, que serviram como base para a proposta apresentada para a fase MAR-II do Proconve, podendo-se destacar:

a) União Europeia – *Stage V*

O regulamento (UE) 2016/1628 instituiu os limites de emissões para máquinas em toda a Europa, com vigência a partir de 2019. Abrange uma ampla gama de potências e categorias de máquinas, exigindo a utilização de tecnologias avançadas como filtros de material particulado (DPF) e sistemas de recirculação de gases (EGR). A fase MAR-I equivale a fase *Stage IIIA* europeia, tendo sido implementadas posteriormente lá as fases *Stage IIIB*, *Stage IV* e *Stage V* atual.

b) Estados Unidos – *Tier 4 Final* (EPA)

Implementado pela *Environmental Protection Agency* (EPA), com cronograma finalizado entre 2014 e 2015. Exige níveis muito baixos de NOx e MP, comparáveis ao *Stage V* europeu, porém sem o controle de Material Particulado (PM) em medições em condições reais de uso no ato da homologação.

c) América Latina

No Chile, desde outubro de 2023, está em vigor o controle de emissões para as Máquinas Móveis não Rodoviárias com base nos limites de emissões Europeus (*Stage IV* e *V*) ou americanos (*Tier 4 Final*), sendo facultado aos importadores escolher o nível de certificação adotado. Este requisito não inclui as máquinas agrícolas, dos quais somente os tratores serão regulados, tendo início em 2030.

Na Colômbia também foi adotado um padrão flexível, aceitando os padrões Americanos (*Tier 4 interim*) ou europeu (*Stage IIIB*), que representam limites mais restritivos do que os atuais brasileiros, porém menos exigentes que o Chile.

d) Índia

O *Bharat TREM V* (ou *Bharat Stage TREM V*) é uma norma de emissões veiculares fora-de-estrada (off-road) implementada na Índia, voltada principalmente para máquinas agrícolas e de construção. É equivalente a norma europeia *Stage V* e deve ter início em 2026.

4.25. A AIR cita que a convergência com esses padrões internacionais é estratégica para evitar a obsolescência tecnológica do parque industrial nacional. O alinhamento regulatório favorece a inserção do Brasil em cadeias globais de valor, reduzindo barreiras técnicas ao comércio e estimulando o desenvolvimento de soluções inovadoras locais.

4.26. Como conclusão, a AIR traz que a proposta para a fase MAR-II representa uma evolução necessária e estratégica no marco regulatório ambiental brasileiro, alinhando o país às melhores práticas internacionais, recomendando a implementação da proposta como instrumento de política pública ambiental e industrial, com potencial de gerar ganhos ambientais e estruturais ao país e promover o desenvolvimento sustentável com base em tecnologia limpa, responsabilidade regulatória e compromisso com as futuras gerações.

4.27. Em 2024 foi publicada a Resolução Conama nº 506, que estabelece os padrões de qualidade do ar no Brasil. A implementação dos padrões foi dividida em etapas, com quatro padrões intermediários e

um padrão final, este último alinhado aos valores recomendados pela OMS como sendo os mais seguros à saúde humana.

4.28. Para que seja possível alcançar os valores de concentração de poluentes no ar mais protetivos, é necessária a ampliação nas exigências de controle de emissão das principais fontes, sendo que os veículos, de modo geral, são fontes relevantes de poluentes atmosféricos. Nesse sentido, a proposta de nova fase do Proconve para as máquinas agrícolas e rodoviárias contribui para a redução das emissões dessas fontes, por meio do estabelecimento de limites de emissão mais restritivos que os ora vigentes.

5. DOCUMENTOS RELACIONADOS

- 5.1. OFÍCIO ANAMMA N° 061/2025 (SEI nº 2105957).
- 5.2. Proposta de Resolução CONAMA - Fase MAR-II (SEI nº 2105962).
- 5.3. AIR - Análise de Impacto Regulatório MAR-II (SEI nº 2105965).

6. CONCLUSÃO

6.1. Os limites de emissão para as máquinas agrícolas e rodoviárias vigentes no Brasil foram estabelecidos em 2011, com última etapa entrando em vigor em 2019, desde então não há novas exigências de controle de emissão previstas para esses veículos. A fase MAR-I, vigente atualmente, está alinhada a limites internacionais defasados, sendo necessária sua atualização.

6.2. A proposta de Resolução Conama para estabelecimento da fase MAR-II do Proconve estabelece limites de emissão mais restritivos que os vigentes, em linha com valores praticados internacionalmente. Assim, verifica-se que a implementação de novos limites de emissão para as máquinas agrícolas e rodoviárias irá contribuir para a redução das emissões e consequente melhoria da qualidade do ar.

6.3. Em análise da proposta de resolução submetida pela Anamma, verifica-se que ela está aderente aos objetivos do Proconve e da Política Nacional de Qualidade do Ar, sendo o Conama o lócus adequado para seu debate e aprimoramento, para que os diferentes setores possam levar suas contribuições e adequar a norma para sua melhor implementação.

6.4. Considerando o exposto acima, nos manifestamos **favoravelmente** à admissibilidade da matéria no Conama.

À consideração superior,

(assinado eletronicamente)

LUIZ MANDALHO

Chefe de Divisão

De acordo, encaminhe-se ao DQA para providências,

(assinado eletronicamente)

CAYSSA MARCONDES

Coordenadora-Geral de Qualidade Ambiental



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Gustavo Haisi Mandalho, Chefe de Divisão**, em 12/11/2025, às 11:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Cayssa Peres Marcondes de Araújo, Coordenador(a) - Geral**, em 12/11/2025, às 12:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[http://sei.mma.gov.br/sei/controlador_externo.php?
acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.mma.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **2146538** e o
código CRC **555C8D03**.

Referência: Processo nº 02000.012472/2025-05

SEI nº 2146538



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
SECRETARIA NACIONAL DE MEIO AMBIENTE URBANO, RECURSOS HÍDRICOS E QUALIDADE
AMBIENTAL
DEPARTAMENTO DE QUALIDADE AMBIENTAL

DESPACHO N° 91466/2025-MMA

Assunto: Proposta de Resolução do CONAMA – Inclusão da Fase MAR-II no PROCONVE

Ao GAB/SQA,

Em atenção ao Despacho SEI 84056 (SEI nº 2124854), APROVO a Nota Técnica 3430 (SEI nº 2146538), elaborada pela Coordenação-Geral de Qualidade Ambiental, encaminho para avaliação do Secretário da SQA e posterior encaminhamento ao Departamento de Apoio ao Conama e ao Sisnاما - DSISNAMA.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)

THAIANNE RESENDE HENRIQUES FÁBIO

Diretora de Qualidade Ambiental



Documento assinado eletronicamente por **Thaianne Resende Henriques Fábio, Diretor(a)**, em 12/11/2025, às 17:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.mma.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2148852** e o código CRC **0B4EC7B7**.

Referência: Processo nº 02000.012472/2025-05

SEI nº 2148852



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA
SECRETARIA NACIONAL DE MEIO AMBIENTE URBANO, RECURSOS HÍDRICOS E QUALIDADE
AMBIENTAL
GABINETE DA SECRETARIA NACIONAL DE MEIO AMBIENTE URBANO, RECURSOS HÍDRICOS E
QUALIDADE AMBIENTAL

DESPACHO N° 91680/2025-MMA

Assunto: Proposta de Resolução do CONAMA – Inclusão da Fase MAR-II no PROCONVE

Ao DSISNAMA,

Em atenção ao Despacho SEI 91466 (2148852), APROVO a Nota Técnica 3430 (2146538), que trata da proposta de Resolução Conama – Inclusão da Fase MAR-II no Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – Proconve.

Encaminho os autos para ciência e demais providências.

Atenciosamente,

ADALBERTO MALUF

Secretário Nacional de Meio Ambiente Urbano, Recursos Hídricos e Qualidade Ambiental



Documento assinado eletronicamente por **Adalberto Felicio Maluf Filho, Secretário(a)**, em 12/11/2025, às 19:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site

http://sei.mma.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2149559** e o código CRC **1129AD99**.

Referência: Processo nº 02000.012472/2025-05

SEI nº 2149559