

RESOLUÇÃO CONAMA Nº 014, de 13 de dezembro de 1995

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - CONAMA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo Decreto nº 99.274, de 06 de junho de 1990 e suas alterações, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e,

Considerando a necessidade de contínua atualização do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, instituído pela Resolução CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986;

Considerando a necessidade de se comprovar que os projetos dos veículos automotores leves mantêm as emissões de poluentes abaixo dos limites exigidos por no mínimo 80.000 km;

Considerando que o Brasil já domina o conhecimento sobre os métodos e procedimentos de ensaio para acúmulo de quilometragem, objetivando a garantia dos limites de emissão de poluentes para veículos automotores leves por 80.000 km, resolve:

Art. 1º Até 31 de dezembro de 1996, os fabricantes de veículos automotores leves de passageiros equipados com motor do ciclo Otto, nacionais ou produzidos nos países do MERCOSUL, devem apresentar ao IBAMA um programa trienal para execução de ensaios de durabilidade por agrupamento de motores, classificados conforme projeto de norma ABNT 5:17.01-007 ou norma sucedânea e com vendas anuais previstas maiores do que 15.000 unidades.

§ 1º O programa previsto no caput deste Artigo deverá ser revisto anualmente nos anos seguintes, sempre até 31 de dezembro, de acordo com a previsão de vendas do fabricante, de forma a possibilitar a apresentação ao IBAMA dos fatores de deterioração das emissões dos agrupamentos de motores, conforme o seguinte cronograma:

- a) Até 31 de dezembro de 1997, para pelo menos 25% do total das vendas anuais previstas até 31 de dezembro de 2000;
- b) Até 31 de dezembro de 1998, para pelo menos 50% do total das vendas anuais previstas até 31 de dezembro de 2001;
- c) Até 31 de dezembro de 1999, para pelo menos 75% do total das vendas anuais previstas até 31 de dezembro de 2002;
- d) Até 31 de dezembro de 2000, para todos os agrupamentos de motores com vendas previstas até 31 de dezembro de 2002.

Art. 2º Os fabricantes de veículos automotores leves de passageiros equipados com motor do ciclo Otto, nacionais ou produzidos nos países do MERCOSUL, devem aplicar os fatores de deterioração obtidos conforme o projeto de norma ABNT 5:17.01-007 ou norma sucedânea, às emissões dos veículos cujo agrupamento de motores, classificados conforme este mesmo projeto de norma, tenham previsão de vendas anuais maiores do que 15.000 unidades, nas homologações efetuadas para o atendimento de limites conforme o seguinte cronograma:

- a) A partir de 1º de janeiro de 1999, para pelo menos 25% do total das vendas anuais previstas até 31 de dezembro de 1999;
- b) A partir de 1º de janeiro de 2000, para pelo menos 50% do total das vendas anuais previstas até 31 de dezembro de 2000;
- c) A partir de 1º de janeiro de 2001, para pelo menos 75% do total das vendas anuais previstas até 31 de dezembro de 2001;
- d) A partir de 1º de janeiro de 2002, para a totalidade das vendas anuais.

Art. 3º Em caso de impossibilidade comprovada pelo fabricante e aceita pelo IBAMA do atendimento ao cronograma definido no Art. 2º desta Resolução, poderão ser efetuadas homologações para o atendimento de limites conforme o seguinte cronograma:

- a) Até 1º de janeiro de 2000, para pelo menos 25% do total de vendas anuais previstas até 31 de dezembro de 2000;

b) Até 1º de janeiro de 2001, para pelo menos 50% do total de vendas anuais previstas até 31 de dezembro de 2001;

c) Até 1º de janeiro de 2002, para a totalidade das vendas anuais previstas.

Art. 4º Caso os fabricantes de veículos automotores leves de passageiros, equipados com motor do ciclo Otto, nacionais ou produzidos nos países do MERCOSUL, não apliquem os fatores de deterioração obtidos conforme o projeto de norma ABNT 5:17.01-007 ou norma sucedânea, às emissões dos veículos cujos agrupamento de motores, classificados conforme este mesmo projeto de norma ou norma sucedânea, tenham previsão de vendas anuais menores do que 15.000 unidades, nas homologações efetuadas para o atendimento de limites, deverão aplicar os fatores de deterioração definidos nos parágrafos deste Artigo:

§ 1º Até 31 de dezembro de 1999, os fatores de deterioração para todos os poluentes deverão ser 10%.

§ 2º De 1º de janeiro de 2000 a 31 de dezembro de 2001, os fatores de deterioração para veículos a álcool devem ser: 20% para monóxido de carbono (CO); 10% para hidrocarbonetos (HC); 10% para óxidos de nitrogênio (NOx); 10% para aldeídos totais (CHO); 10% para emissão evaporativa.

§ 3º De 1º de janeiro de 2000 a 31 de dezembro de 2001, os fatores de deterioração para veículos a gasolina devem ser: 20% para monóxido de carbono (CO); 20% para hidrocarbonetos (HC); 10% para óxidos de nitrogênio (NOx); 10% para aldeídos totais (CHO); 10% para emissão evaporativa.

§ 4º A partir de 1º de janeiro de 2002, os fatores de deterioração devem ser: 20% para monóxido de carbono (CO); 20% para hidrocarbonetos (HC); 10% para óxidos de nitrogênio (NOx); 10% para aldeídos totais (CHO); 10% para emissão evaporativa.

Art. 5º Respeitados os Artigos 2º e 3º, até 31 de dezembro de 2001, os fabricantes de veículos automotores leves de passageiros, equipados com motor do ciclo Otto, nacionais ou produzidos nos países do MERCOSUL, poderão aplicar fator de deterioração igual a 10% às emissões dos veículos cujos agrupamentos de motores, classificados conforme o projeto de norma ABNT 5:17.01-007 ou norma sucedânea, tenham previsão de vendas anuais maiores do que 15.000 unidades, nas homologações efetuadas para o atendimento de limites, enquanto não tiverem os resultados de ensaio.

Art. 6º Até 31 de dezembro de 2001, os fabricantes de veículos automotores leves comerciais, equipados com motor do ciclo Otto, nacionais ou produzidos nos países do MERCOSUL, que não tiverem obtido os fatores de deterioração conforme o projeto de norma ABNT 5:17.01-007 ou norma sucedânea, poderão aplicar às emissões dos veículos cujos agrupamentos de motores, classificados conforme este mesmo projeto de norma ou norma sucedânea, tenham previsão de vendas anuais menores do que 15.000 unidades.

Art. 7º A partir de 1º de janeiro de 2002, os fabricantes de veículos automotores leves comerciais, equipados com motor do ciclo Otto, nacionais ou produzidos nos países do MERCOSUL, devem aplicar os fatores de deterioração obtidos conforme o projeto de norma ABNT 5:17.01-007 ou norma sucedânea, às emissões dos veículos cujos agrupamentos de motores, classificados conforme este mesmo projeto de norma ou norma sucedânea, tenham previsão de vendas anuais maiores do que 15.000 unidades, nas homologações efetuadas para o atendimento de limites.

Art. 8º A partir de 1º de janeiro de 1998, os importadores de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais, equipados com motor do ciclo Otto, poderão aplicar às emissões dos veículos cujos agrupamento de motores, classificados conforme o projeto de norma ABNT 5:17.01-007 ou norma sucedânea, tenham previsão de vendas anuais menores do que 15.000 unidades, os fatores de deterioração do Artigo 4º desta Resolução, alternativamente à obtenção dos fatores de deterioração através do ensaio previsto no projeto de norma ABNT 5:17.01-007 ou norma sucedânea.

Art. 9º A partir de 1º de janeiro de 1998, os importadores de veículos automotores leves de passageiros e leves comerciais, equipados com motor do ciclo Otto, devem aplicar os fatores de deterioração obtidos conforme o projeto de norma ABNT 5:17.01-007 ou norma sucedânea, às emissões dos veículos cujos agrupamentos de motores, classificados conforme este mesmo projeto de norma ou norma sucedânea, tenham previsão de vendas anuais maiores do que 15.000 unidades, nas homologações efetuadas para o atendimento de limites.

§ 1º Durante o ano de 1997 os importadores poderão utilizar o fator de deterioração de 10% para todos os poluentes.

Art. 10° Os ensaios de veículos importados conforme o projeto de norma ABNT 5:17.01-007 ou norma sucedânea, para o atendimento desta Resolução, poderão ser realizados no exterior, estando sempre sujeitos à vistoria técnica do IBAMA, cujos custos serão de responsabilidade do importador.

Art. 11° Os ensaios de veículos nacionais ou produzidos nos países do MERCOSUL, realizados conforme o projeto de norma ABNT 5:17.01-007 ou norma sucedânea, para o atendimento desta resolução, estão sujeitos à vistoria técnica do IBAMA, sendo que os custos deste acompanhamento serão de responsabilidade do fabricante.

Art. 12° Aos infratores ao disposto nesta Resolução o IBAMA poderá suspender a emissão de novas LCVM e serão aplicadas as penalidades previstas na Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, sem prejuízo das demais penalidades previstas na legislação específica, bem como as sanções de caráter penal e civil.

Art. 13° Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.