

Item	Instituição	ABRACICLO	Considerações IBAMA
1	<p>Art. 1º Estabelecer, em conformidade com a Resolução Conama Nº 493, de 2019:</p> <p>I - os requisitos técnicos e de homologação dos veículos da categoria L de ciclomotores, motocicletas e veículos similares, classificados conforme a norma ABNT NBR 13776:2021, homologados na fase M5 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos similares – PROMOT;</p> <p>II - as especificações e critérios de verificação e certificação do Sistema de Diagnóstico a Bordo OBD-M1, aplicados aos veículos das categorias L3, L4, L5-A e L7-A, classificados conforme a norma ABNT NBR 13776:2021, em atendimento ao art. 10 da Resolução Conama Nº 493, de 2019.</p>	<p>Substituir, para efeitos de padronização, a palavra "certificação" constante no inciso II por "homologação".</p> <p>No caput da resolução, que não está aberto para comentários, a alteração também deve ser realizada.</p>	<p>Status: Rejeitado.</p> <p>Os Sistemas de Diagnóstico a Bordo (OBD) são verificados e certificados dentro do processo de homologação de ciclomotores, motocicletas e veículos similares. Ao final, conforme o Art. 17 da Resolução CONAMA Nº 493, de 2019, todos os custos de CERTIFICAÇÃO, 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 e/ou importador.</p>
2	<p>Art. 2º Para a fase PROMOT M5 deverá ser utilizada a norma ABNT NBR 13776:2021 - <i>Veículos rodoviários automotores, seus rebocados e combinados - Classificação</i>, ou sua sucedânea, em referência aos critérios de classificação de categorias e subcategorias dos veículos abrangidos nesta Instrução Normativa.</p>	<p>Excluir o termo sucedâneas.</p> <p>Justificativa: Conforme definido no GT, e por solicitação dos ATCs, as normas citadas no texto não devem possuir sucedâneas.</p>	<p>Status: Rejeitado.</p> <p>Ao citar quaisquer normas técnicas em suas normativas, o Ibama deve referenciar exatamente qual versão deve ser utilizada no processo de homologação, para que não haja dúvidas. A redação "ou sua sucedânea(s)", após citar o ano da norma técnica, serve para deixar claro que são as versões mais recentes das normas técnicas citadas que devem ser utilizadas no processo de homologação.</p>

3	<p>Art. 7º Para a determinação dos Fatores de Deterioração das Emissões (FD), em atendimento ao art. 9º da Resolução Conama Nº 493, de 2019, deverá ser utilizada a norma ABNT NBR 17008:2021 - <i>Motociclos e veículos similares - Determinação do fator de deterioração em veículos da categoria L — Requisitos e métodos de ensaio</i>.</p> <p>§ 1º Os métodos permitidos para a determinação dos fatores de deterioração, previstos pela norma ABNT NBR 17008:2021, são os seguintes:</p> <p>I - Ensaio de durabilidade real dos veículos com acúmulo de rodagem total, abrangendo o ciclo normalizado de condução em estrada para veículos da categoria L (SRC-LeCV) e o ciclo de ensaio de durabilidade por acúmulo de rodagem (AMA); e,</p> <p>II - Ensaio de durabilidade com envelhecimento em banco de ensaio, abrangendo o ciclo normalizado em banco de ensaio (SBC).</p> <p>§ 2º Para determinação dos FD para a mistura gasolina A11H50, o fabricante ou importador pode adotar para cada poluente, alternativamente ao método empírico, o respectivo FD mais elevado obtido entre os combustíveis gasolina A22 e EHR.</p> <p>§ 3º Para determinar os FD dos ciclomotores, motocicletas e similares conforme a norma ABNT NBR 17008:2021, deve ser considerada quilometragem inicial de 1.000km (E 1.000) para ciclomotores, 2.000 km (E 2.000) para motocicletas com velocidade máxima menor que 130 km/h e 3.000 km (E3.000) para motocicletas com velocidade máxima maior ou igual a 130 km/h.</p> <p>§ 4º A primeira medição da emissão dos gases de escapamento deve ser realizada após a primeira revisão, de acordo com o plano de manutenção programada do fabricante, e a última com 11.000km para ciclomotores, 20.000km para motocicletas com velocidade máxima menor que 130 km/h ou 35.000km para motocicletas com velocidade máxima maior ou igual a 130 km/h, adotados os procedimentos complementares a seguir:</p> <p>I - Realizar as medições intermediárias conforme plano de manutenção recomendado pelo fabricante com uma tolerância de \pm 500 km;</p> <p>II - Realizar pelo menos dois ensaios a cada medição; e</p> <p>III - Utilizar no cálculo do fator de deterioração as medições realizadas após a manutenção não programada.</p>	<p>Proposta de Inclusão de novo parágrafo:</p> <p>"§5º Os § 3º e 4º se aplicam somente ao inciso I do §1º.</p> <p>Justificativa: Melhor descrição da aplicação do acúmulo de quilometragem que se refere somente a metodologia de durabilidade real, não se aplicando ao ciclo de banco de ensaio (SBC), conforme NBR 17008:2021.</p>	<p>Status: <u>Acatado integralmente.</u></p> <p>Para facilitar o entendimento da aplicação dos procedimentos, os §§ 3º e 4º foram alterados para as seguintes redações:</p> <p>§ 3º No caso previsto no inciso I do § 1º, para determinar os FD dos ciclomotores, motocicletas e similares conforme a norma ABNT NBR 17008:2021, deve ser considerada quilometragem inicial de:</p> <p>a) 1.000km (E 1.000) para ciclomotores;</p> <p>b) 2.000 km (E 2.000) para motocicletas com velocidade máxima menor que 130 km/h; e</p> <p>c) 3.000 km (E3.000) para motocicletas com velocidade máxima maior ou igual a 130 km/h.</p> <p>§ 4º No caso previsto no inciso I do § 1º, a primeira medição da emissão dos gases de escapamento deve ser realizada após a primeira revisão, de acordo com o plano de manutenção programada do fabricante, e a última com 11.000 km para ciclomotores, 20.000 km para motocicletas com velocidade máxima menor que 130 km/h ou 35.000 km para motocicletas com velocidade máxima maior ou igual a 130 km/h, adotados os procedimentos complementares a seguir:</p> <p>I - Realizar as medições intermediárias conforme plano de manutenção recomendado pelo fabricante com uma tolerância de \pm 500 km;</p> <p>II - Realizar pelo menos dois ensaios a cada medição; e</p> <p>III - Utilizar no cálculo do fator de deterioração as medições realizadas após a manutenção não programada.</p>
---	---	---	---

4	<p>Art. 12. A emissão de ruído emitido por ciclomotores, motocicletas e similares, é parte do processo de obtenção da Licença para Uso da Configuração de Ciclomotores, Motociclos e Similares - LCM.</p> <p>Parágrafo único. Os valores obtidos, as médias e os resultados intermediários dos ensaios de medição dos níveis de ruído em aceleração e na condição parado devem ser registrados, calculados e apresentados com uma casa decimal, arredondados conforme ABNT NBR 5891 - Regras de Arredondamento na Numeração Decimal.</p>	<p>Citar o ano da norma ABNT NBR 5981:2014</p> <p>Justificativa: Todas as normas citadas devem conter o ano.</p>	<p>Status: <u>Acatado integralmente.</u></p>
5	<p>Art. 14. As diretrizes, definições e os requisitos técnicos do Sistema OBD-M1 são apresentados nas Partes 3 a 7 do ANEXO desta Instrução Normativa.</p> <p>Parágrafo único. Para o Sistema OBD-M1 serão utilizadas as normas internacionais ISO 15031, ISO 15765 e ISO 19689, assim como as demais normas citadas no ANEXO desta Instrução Normativa, até que sejam estabelecidas normativas técnicas nacionais equivalentes e referenciadas pelo Ibama.</p>	<p>Corrigir texto do parágrafo único para "estabelecidas"</p> <p>Justificativa: correção de português</p>	<p>Status: <u>Acatado integralmente.</u></p>

6	<p>Art. 19. Os Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso (I/M), conforme Resolução Conama Nº 418, de 2009, devem utilizar equipamentos apropriados à aquisição de dados de sistemas OBD, conforme item 4.3.9 da Parte 4 do ANEXO da presente Instrução Normativa, através das suas interfaces de comunicação padronizadas, a partir da disponibilidade destes sistemas no mercado, conforme item 4.3.12 da Parte 4, respeitados os prazos da regulamentação.</p> <p>Parágrafo único. Sempre que solicitado pelo Ibama, os fabricantes e importadores de veículos deverão disponibilizar as informações técnicas necessárias referentes aos sistemas OBD de seus modelos de veículos, bem como informações que permitam a fabricação de peças de reposição ou de serviço, ferramentas de diagnóstico e equipamento de ensaio compatíveis com o OBD.</p>	<p>Proposta: Incluir no texto do artigo 19 a descrição do Anexo por exemplo: “do ANEXO da presente Instrução Normativa”. Justificativa: Padronização</p>	<p>Status: Acatado integralmente. A redação final do art. 19 passará a ser:</p> <p>Art. 19. Os Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso (I/M), conforme Resolução Conama Nº 418, de 2009, devem utilizar equipamentos apropriados à aquisição de dados de sistemas OBD, conforme item 4.3.9 da Parte 4 do ANEXO da presente Instrução Normativa, através das suas interfaces de comunicação padronizadas, a partir da disponibilidade destes sistemas no mercado, conforme item 4.3.12 da Parte 4 do ANEXO da presente Instrução Normativa, respeitados os prazos da regulamentação.</p>
---	--	--	--

7	<p>Art. 20. Para fins de certificação dos veículos dotados do Sistema OBD-M1, o fabricante ou importador deverá apresentar ao Ibama todos os dados constantes na Parte 7 do ANEXO desta Instrução Normativa, objetivando registrar as características deste sistema.</p> <p>§ 1º Os testes comprobatórios do Sistema OBD-M1 poderão ocorrer em um período posterior à certificação, uma vez que o desenvolvimento da calibração deste sistema é concluído após a calibração de emissões.</p> <p>§ 2º O fabricante ou importador deve garantir que a implementação do Sistema OBD-M1 esteja concluída e documentada, conforme Parte 7 do ANEXO desta Instrução Normativa, e os relatórios referentes aos ensaios comprobatórios disponibilizados para consulta do Ibama, mediante sua solicitação, antes do início da comercialização do veículo.</p> <p>§ 3º Caso opte por testemunhar os ensaios, o Ibama deverá indicar as falhas a serem simuladas, o respectivo tipo de combustível, e o prazo para a realização dos ensaios, independentemente do início da comercialização do veículo.</p>	<p>Substituir no texto do artigo 20 a palavra "certificação" por "homologação". idem no parágrafo primeiro. Justificativa: padronização.</p> <p>No parágrafo 3º, complementar o texto com a seguinte informação: "Entretanto, para efeitos de homologação, o número total de falhas a serem simuladas não deve ser superior a quatro"</p> <p>Justificativa: O número de falhas foi alinhado no GT, e já consta na proposta do OBD-M2.</p>	<p>Status: <u>Acatado parcialmente.</u></p> <p>Os Sistemas de Diagnose a Bordo (OBD) são verificados e certificados dentro do processo de homologação de ciclomotores, motocicletas e veículos similares. Ao final, conforme o Art. 17 da Resolução CONAMA Nº 493, de 2019, todos os custos de CERTIFICAÇÃO, 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 e/ou importador.</p> <p>A redação final será:</p> <p>§ 3º Independentemente do início da comercialização do veículo, caso opte por testemunhar os ensaios, o Ibama deverá indicar:</p> <p>I - até 4 (quatro) falhas a serem simuladas;</p> <p>II - o respectivo tipo de combustível; e</p> <p>III - o prazo para a realização dos ensaios.</p>
---	--	---	--

8	<p>Art. 22. Para os veículos abrangidos na fase PROMOT M5, visando à correta regulação dos motores, os fabricantes e importadores de ciclomotores, motocicletas e similares deverão fornecer ao consumidor, por meio do manual do proprietário, os valores comprovados no ensaio de certificação, assim como os valores recomendados de:</p> <p>I - Concentração de monóxido de carbono e de hidrocarbonetos nos gases de escape, em regime de marcha lenta, expressos em partes por milhão (ppm);</p> <p>II - Velocidade angular do motor em marcha lenta, expressa em rotações por minuto.</p>	<p>Substituir no texto do artigo 22 a palavra "certificação" por "homologação". Justificativa: padronização</p>	<p>Status: Rejeitado.</p> <p>Os Sistemas de Diagnóstico a Bordo (OBD) são verificados e certificados dentro do processo de homologação de ciclomotores, motocicletas e veículos similares. Ao final, conforme o Art. 17 da Resolução CONAMA Nº 493, de 2019, todos os custos de certificação, 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 e/ou importador.</p>
9	<p>Art. 23. Para os veículos abrangidos na fase M5 do PROMOT, os fabricantes e importadores deverão disponibilizar em plaqueta ou adesivo (indelével e resistente a intempéries), em todos os seus veículos, em local acessível, os valores recomendados de:</p> <p>I - Concentração de monóxido de carbono e de hidrocarbonetos nos gases de escape, em regime de marcha lenta, expressos em partes por milhão (ppm);</p> <p>II - Velocidade angular do motor em marcha lenta, expressa em rotações por minuto.</p>	<p>Proposta: Alterar texto do artigo para "PROMOT M5" Justificativa: Padronização do texto.</p>	<p>Status: Acatado integralmente.</p>

10	Anexo	<p>Incluir ano da norma ABNT NBR 13376:2021 na tabela 2</p> <p>Justificativa: Todas as normas citadas devem possuir o ano.</p> <p>Excluir aspas que estão a mais no inciso XVI da Tabela 3</p> <p>Substituir a palavra “relatado” para “registrado” nos itens 5.2.1.3.2 e 5.2.1.3.3 da parte 5.</p> <p>Justificativa: Padronização com o texto do OBD-M2</p> <p>No Item 3.2 da tabela 6, reincluir a tolerância de tempo de +-15% conforme proposta enviada pelo GT da AEA.</p> <p>Justificativa: É necessário estabelecer uma tolerância para o agrupamento de família.</p>	<p>Status: <u>Acatado integralmente.</u></p> <p>As alterações propostas para a redação do ANEXO são pertinentes tecnicamente, e serão incluídas na redação final da instrução normativa.</p>
----	-------	--	---