



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

RESOLUÇÃO Nº , DE DE DE .

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.

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 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.

Parágrafo único. É facultado o atendimento antecipado aos limites de emissão da Fase PROCONVE L7, com o respectivo registro na 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:

- a. o transporte de carga; ou*
- b. o transporte de carga, com 2 ou mais assentos além do assento do motorista e carroceria aberta; ou*
- c. o transporte de passageiros que tenha mais que 8 (oito) assentos além do assento do motorista; ou*
- d. 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.*

.....”

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.

Art. 3º A partir da fase PROCONVE L7, é facultado o cálculo de NMHC equivalente, conforme procedimento a ser estabelecido em instrução normativa emitida pelo IBAMA, quando o veículo estiver abastecido com EHR.

Art. 4º 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.

§ 1º A identificação de cada corporação será feita através do CNPJ – Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica.

§ 2º Ao registrar a solicitação da LCVM no INFOSERV, o solicitante deve declarar o nível de emissão a qual pertence a configuração de veículo, devendo comprovar o atendimento ao nível correspondente.

§ 3º O nível de emissão do veículo, para cada combustível, é determinado pelo maior nível dentre os níveis individuais de cada poluente.

§ 4º O nível individual de cada poluente é aquele cujo valor é imediatamente acima ou igual à da média dos resultados dos ensaios.

§ 5º Na verificação de atendimento, os resultados dos ensaios de laboratório deverão ser iguais ou inferiores ao nível declarado.

§ 6º Nos casos de veículos flex ou bicombustível, será considerado os resultados de maior valor de cada poluente para cada combustível utilizado.

§ 7º É facultado o atendimento antecipado aos limites de emissão da fase PROCONVE L8, com o respectivo registro do nível na LCVM, atendendo a todos os requisitos desta Resolução.

Art. 5º A comprovação de atendimento ao nível de emissão zero será feita através de homologação conforme procedimento estabelecido pela norma ABNT NBR 16.567/2016, ou norma sucedânea referenciada pelo Ibama e a declaração do fabricante ou importador, que inclua confirmação de que as emissões de poluentes por escapamento e evaporação são iguais a zero.

Parágrafo único. O nível de emissão zero inclui veículos com propulsão exclusiva por motor elétrico ou que utilizem célula de combustível, mas não se limita a eles.

Art. 6º Os veículos da fase PROCONVE L8 devem atender minimamente aos limites

estabelecidos na fase PROCONVE L7 e não podem regredir em seus níveis de emissão.

Art. 7º 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).

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 Ibama ou norma ABNT por ele referenciada.

Art. 8º A partir da entrada em vigor da fase PROCONVE L8, fica estabelecido a média máxima de emissão de amônia de 10 ppm.

Parágrafo único. Com base nos valores obtidos nos resultados da realização de ensaios exigidos no art. 7º desta Resolução, o Ibama poderá propor ao CONAMA alteração do limite da média máxima de emissão de amônia estabelecido no caput deste artigo.

DA MEDIÇÃO DA EMISSÃO EVAPORATIVA E DE ABASTECIMENTO

Art. 9º Fica estabelecido, a partir da Fase PROCONVE L7, o limite máximo de emissão de combustível evaporado em 2,0 (dois) gramas por ensaio, que será realizado em um período contínuo de 24 horas.

§ 2º O método de ensaio para verificação da emissão evaporativa é definido no art. 14. desta Resolução.

§ 3º O fabricante ou importador poderá adotar o conceito de família evaporativa, segundo os critérios a serem estabelecidos em instrução normativa a ser emitida pelo Ibama.

§ 4º O respiro do sistema de alimentação de combustível dos veículos deve se dar unicamente através do canister, sendo permitido o emprego de válvulas de segurança.

Art. 10. Fica estabelecido, a partir da Fase PROCONVE L8, o limite máximo de combustível evaporado em 2,0 (dois) gramas por ensaio, que será realizado em um período contínuo de 48 horas.

Parágrafo único: O método de ensaio de emissão evaporativa é definido no art. 14. desta Resolução.

Art. 11. O Ibama acompanhará estudos, a serem realizados por especialistas, para verificar a pertinência da exigência da utilização do controle de evaporação de combustível por reabastecimento do veículo (ORVR).

§ 1º Em sendo demonstrada a necessidade técnica, conforme os estudos determinados no caput deste artigo, o IBAMA publicará, até o dia 31 de dezembro de 2019, os requisitos técnicos e limites para homologação do controle de evaporação de combustível por reabastecimento do veículo (ORVR).

§ 2º Em havendo a exigência de homologação do controle de evaporação de combustível por reabastecimento do veículo (ORVR), o procedimento para esta determinação deve ser realizado conforme os requisitos da regulamentação americana CFR (Code of Federal Regulations) título 40, seção 86.150-98 a seção 86.156-98 até que haja procedimento brasileiro a ser publicado ou referenciado pelo Ibama.

DO COMBUSTÍVEL DE REFERÊNCIA E SUAS ESPECIFICAÇÕES

Art. 12. A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP especificará o óleo diesel de referência B7, em prazo compatível com o complemento disposto no caput do artigo 7º da Lei nº 8.723/1993.

Parágrafo único. Na falta de especificação no prazo estabelecido, será adotada a especificação do óleo diesel definida na regulamentação europeia 582/2011, anexo IX.

DOS PROCEDIMENTOS DE ENSAIO DE EMISSÃO

Art. 13. 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 da Norma ABNT NBR 6601/2012 ou ABNT NBR 16567/2016 ou normas sucedâneas referenciadas pelo Ibama.

Art. 14. Para a medição da emissão de poluentes provenientes de emissão evaporativa das Fases PROCONVE L7 e PROCONVE L8, os ensaios devem ser realizados uma única vez, segundo o Anexo 7 do regulamento europeu ECE R83 revisão 5 (ensaio tipo IV), com exceção do ciclo dinamométrico que deverá ser conforme NBR 6601/2012 e NBR 7024/2017 ou NBR 16567/2016, até que seja publicada instrução normativa Ibama ou norma ABNT referenciada pelo Ibama.

Parágrafo único. Para efeitos de homologação, os veículos denominados flex ou bicombustível deverão ser ensaiados somente com os combustíveis de referência para ensaios Gasolina E22 e EHR.

DOS PROCEDIMENTOS DA GARANTIA DE DURABILIDADE DAS EMISSÕES (FD)

Art. 15. Para as Fases PROCONVE L7 e PROCONVE L8, os fabricantes ou importadores deverão 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 14008/2012, 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 14008/2012 tenham previsão de vendas anuais de até 15.000 (quinze mil) unidades, poder-se-á 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 tabelado conforme tabela 4 do Anexo desta Resolução.

§ 4º No caso de um agrupamento de motores, estabelecidos conforme norma ABNT NBR 14008/2012, 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 / importador apresentar o FD obtido para cada poluente de forma aditiva.

Art. 16. Métodos de ensaios de durabilidade alternativos poderão ser aprovados pelo IBAMA, desde que o fabricante / importador comprove a equivalência ou maior severidade em relação à norma ABNT NBR 14008/2012 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. 17. Será publicada pelo IBAMA, em até três anos 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.

§ 1º A regulamentação para OBD será aplicável para veículos equipados com motorizações

do ciclo Diesel e Otto.

§ 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 pela IN IBAMA 126/2006 Art. 3º, e pela Norma ISO 15031.

Art. 18. Veículos equipados com SCR, que utilizam agente redutor líquido, deverão ter o torque máximo reduzido em 25 % e a velocidade máxima limitada a 80 km/h imediatamente, nos seguintes casos:

§ 1º O limitador de torque e velocidade será ativado na ausência do agente redutor líquido ou com concentração de amônia inferior a 27,5%.

§ 2º Caso seja detectado tentativas de burla, como obstrução do injetor, remoção de fusíveis ou outras.

Art. 19. Todos os parâmetros de estratégia auxiliar de controle de emissões (AECS - Auxiliary Emission Control Strategy) que alterem a estratégia de controle de emissões deverão ser aprovadas pelo Ibama.

DOS RELATÓRIOS DE VALORES DE EMISSÃO DA PRODUÇÃO (RVEP)

Art. 20. 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 NOx, obtidos em veículos diesel novos, e de material particulado, obtidos em veículos do ciclo Otto novos com injeção direta e com baixa rodagem.

Parágrafo único: O procedimento para obtenção desses fatores deve ser de acordo com instrução normativa a ser emitida pelo Ibama.

EMISSIONES EM CONDIÇÕES REAIS - ECR

Art. 21. Fica instituída a avaliação das Emissões em Condições Reais (ECR) no procedimento de homologação.

Parágrafo único. O Ibama publicará até o dia 31 de dezembro de 2019, com base em estudos realizados e com motivação técnica, os requisitos técnicos, as condições de contorno, os gases, os limites e datas de início para avaliação das emissões de poluentes e da autonomia de combustível em condições reais (ECR).

DA REGENERAÇÃO DE DISPOSITIVOS DE CONTROLE

Art. 22. Para veículos da Fase PROCONVE L7 ou superior, que possuam sistemas regenerativos dos dispositivos de controle das emissões (por ex. 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 Otto a gasolina ou flex.

II – CO, NMHC, NOx, aldeídos material particulado (MP) para veículos diesel ou Otto com injeção direta, total ou parcial, de combustível.

III - CO, THC, NOx e aldeídos para veículos a GNV.

§ 1º Os fatores Ki são determinados segundo o regulamento europeu UN ECE R83 revisão 5 e aplicando-se ao ensaio de emissões conforme Norma ABNT NBR 6601/2012 ou ABNT NBR 16567/2016 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 os limites das Tabelas 1, 2 e 3 do Anexo desta Resolução, de acordo com a respectiva fase.

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

§ 5º A determinação dos fatores Ki se aplica a agrupamento de veículos, definidos conforme norma ABNT NBR 14008/2012, cujas vendas anuais sejam superiores a 6.000 unidades por ano.

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

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

DA EMISSÃO DE RUÍDO VEICULAR

Art. 23. Ficam estabelecidos os limites de emissão de ruído 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 no caput deste artigo poderão ser utilizados para novas homologações já a partir da publicação desta Resolução.

DA OPACIDADE EM VEÍCULOS DIESEL

Art. 24. 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 metros.

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 25. O limite de emissão corporativa de NMHC+NOX, estabelecido para a fase PROCONVE L8 (Tabelas 2 e 3 do Anexo desta Resolução), é atendido através do cálculo da média anual dos níveis de emissão de todos os veículos, ponderada pelas vendas da corporação.

§ 1º A identificação de cada corporação será feita através do CNPJ – Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica.

§ 2º A comprovação do número de veículos vendidos de cada modelo deverá ser baseada nos registros de emplacamento de veículos novos no DENATRAN, homologados na fase PROCONVE L8.

§ 3º 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 dos níveis de emissão de NMHC somado ao NOx multiplicado pelas respectivas quantidades anuais de veículos emplacados em cada nível.

Art. 26. Fica estabelecida a geração de créditos de emissão que poderão ser emitidos por cada corporação.

Parágrafo único: O Ibama publicará, em até dois anos antes do início da fase PROCONVE L8, procedimento que regulamente a geração e a utilização de créditos de emissão como mecanismo auxiliar ao atendimento aos limites de emissão.

Art. 27. Todos os documentos apresentados devem refletir a realidade da configuração do veículo homologado.

Art. 28. O fabricante, importador ou representante legal deverá comercializar no Brasil somente veículos que estejam de acordo com a configuração homologada.

Art. 29. Alterações nos componentes, inclusive na versão do programa da central eletrônica do veículo (ECU), que alterem os níveis de emissões, devem ser comunicados ao Ibama, através do sistema Infoserv.

Art. 30. Todos os custos de inspeções e auditorias realizados pelo Ibama, 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, importador ou representante legal.

Art. 31. Nos casos de realização dos programas de reparo decorrentes de infrações a esta Resolução, caberá ao fabricante / importador dar publicidade à população dos fatos e dos veículos afetados seguindo minimamente 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 deve apresentar plano de reparo da frota dos veículos afetados, dentro do prazo estabelecido pelo Ibama para execução dos trabalhos de correção.

§ 2º As despesas decorrentes destas ações, tais como ensaios comprobatórios, recolhimentos, despesas administrativas, de transporte de produtos, de pessoal envolvido, locação de laboratórios e pistas de ensaios ficarão a cargo do fabricante, importador ou representante legal.

Art. 32. O não cumprimento das disposições desta Resolução sujeitará os infratores às sanções previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e no Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação específica.

Art. 33. Ficam revogados a partir de 1º de janeiro de 2023 o art. 2º da Resolução CONAMA nº 16/1995.

Art. 34. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Anexo A

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

Categoria	NMHC ⁽¹⁾ + NO _x em mg/km	MP ⁽²⁾ em mg/km	CO em mg/km	Aldeídos ⁽⁴⁾ em mg/km	NH ₃ ⁽³⁾ em ppm	Evaporativa ⁽⁴⁾ em g/teste 24 h	Durabilidade em km*1000
Leve Passageiro	80	6	1000	15	Declarar	2,0	160
Leve Comercial	140(4)	6(4)					
	320(5)	20(5)		-		-	

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

(2) Aplicável a veículos equipados com motores do ciclo Otto com injeção direta de combustível ou motores do ciclo Diesel

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

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

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

MOTON

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		Evaporativa ⁽³⁾	Durabilidade	
		mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	ppm	mg/km		g/teste 48 h	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	70	200	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						
	Faixa de composição da média corporativa dos Veículos leves comerciais Otto	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
	Faixa de composição da média corporativa dos Veículos leves de passageiros	20	20	3	400						8
0		0	0	0	0	0	0	0	0		

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

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

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

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	
	Veículos leves de passageiros	Veículos leves comerciais
01/01/2027	70	200
01/01/2029	60	170
01/01/2031	50	140

Tabela 4 – Fatores de deterioração multiplicativos e aditivo para emissões evaporativas

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

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 (1 de janeiro de)		2022 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 = $(P_n/m_{ro}) * 1000$ kg/kW,

Onde:

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

- m_{ro} 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 válido 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.