



Ações da Indústria Automobilística para Atendimento ao PROCONVE

Henry Joseph Junior
Comissão de Energia e Meio Ambiente
ANFAVEA

1ª Reunião Ordinária da CAP
(Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE)
Brasília, 09 de junho de 2010.



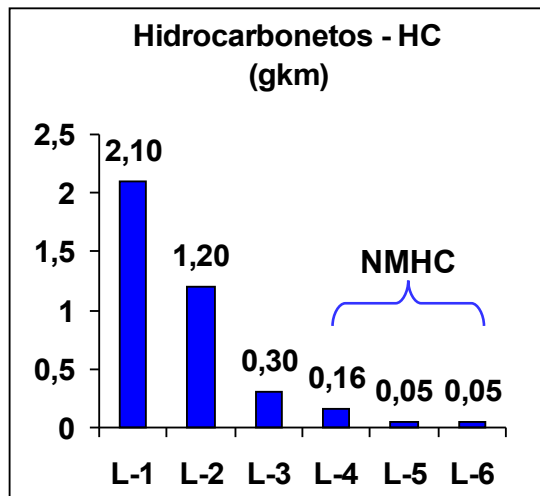
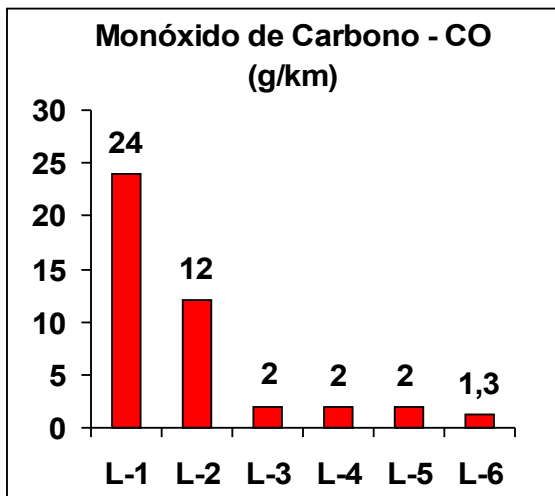
Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores

(Resolução CONAMA n° 18, de 06 de junho de 1986)

Legislação Complementar:

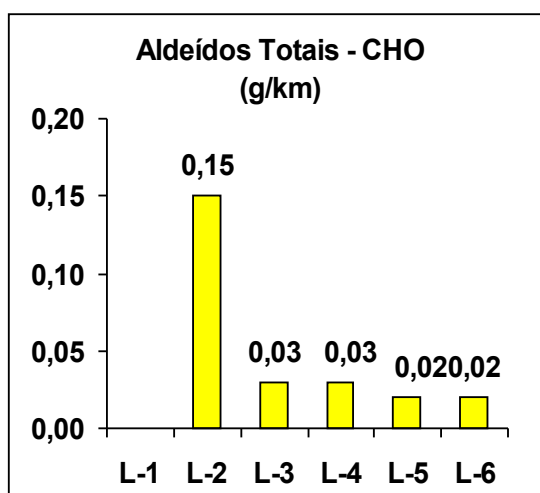
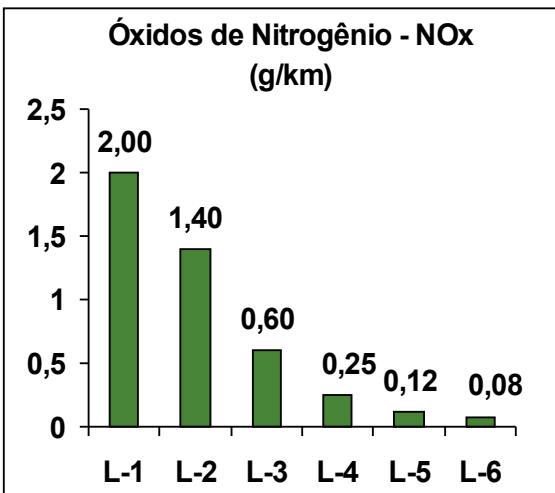
- Lei Federal n° 8.723, de 29 de outubro de 1993.
- Resoluções CONAMA:
 - n° 01 / 1993;
 - n° 08 / 1993;
 - n° 15 / 1995;
 - n° 20 / 1996;
 - n° 241 / 1998;
 - n° 251 / 1999;
 - n° 291 / 2001;
 - n° 299 / 2001;
 - n° 354 / 2004;
 - n° 414 / 2009;
 - n° 07 / 1993;
 - n° 14 / 1995;
 - n° 16 / 1995;
 - n° 226 / 1997;
 - n° 242 / 1998;
 - n° 282 / 2001;
 - n° 297 / 2002;
 - n° 315 / 2002;
 - n° 403 / 2008;
 - n° 415 / 2009.

Limites Emissões – Veículos Leves



Datas de Exigência:

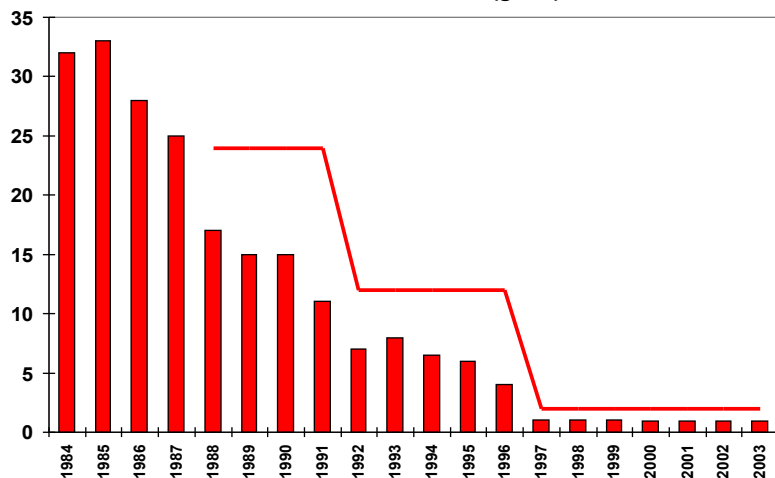
- L-1 = 1988
- L-2 = 1992
- L-3 = 1997
- L-4 = 2005 (40%)
2006 (70%)
2007 (100%)
- L-5 = 2009
- L-6 = 2013 (Diesel Leve)
2014 (Otto Novos Mod.)
2015 (Otto 100%)



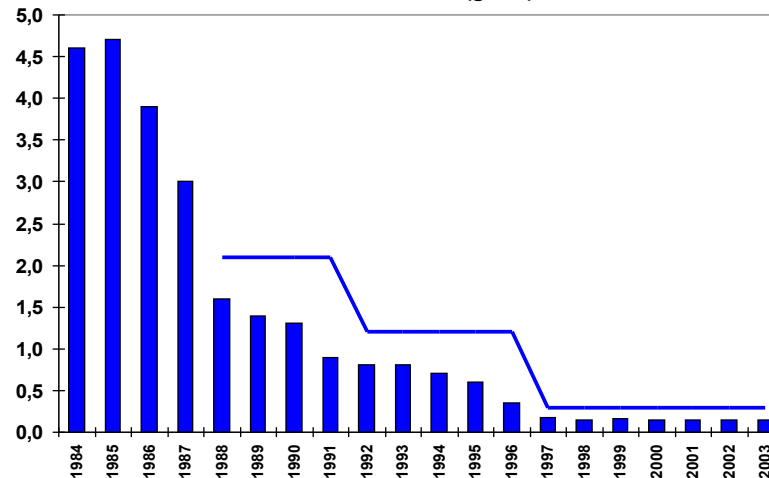
Atendimento - Veículos Leves



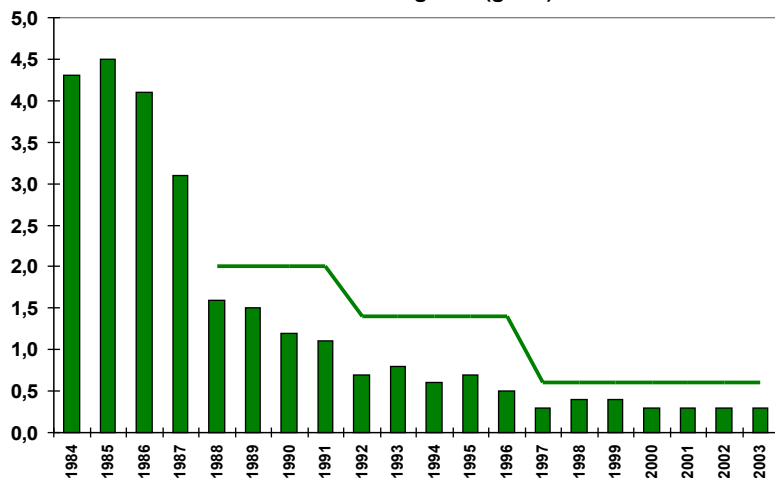
Monóxido de Carbono (g/km)



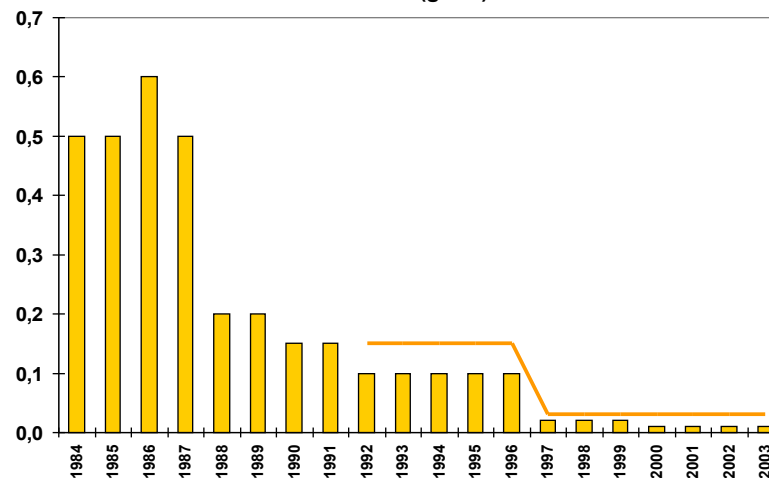
Hidrocarbonetos (g/km)



Óxidos de Nitrogênio (g/km)

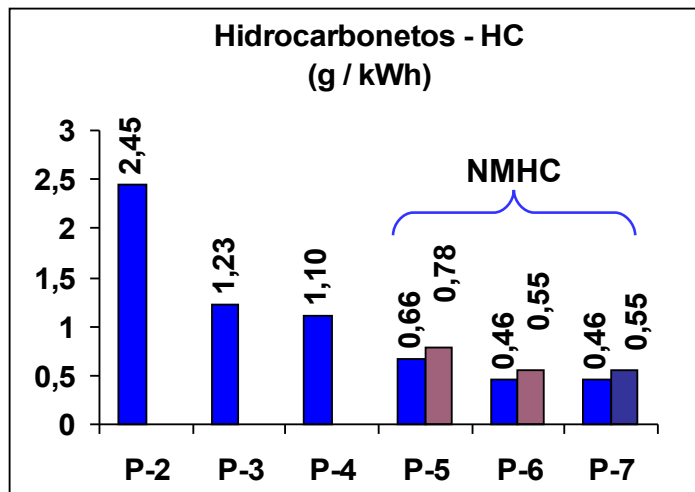
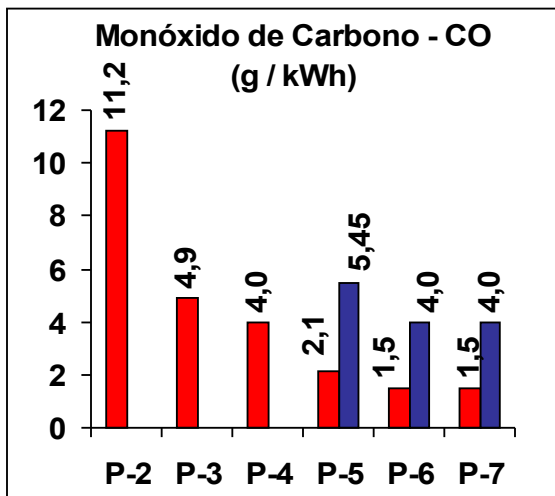


Aldeídos (g/km)



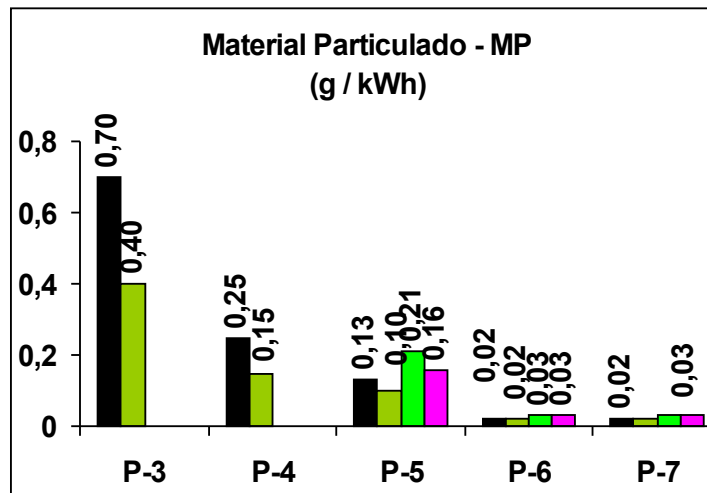
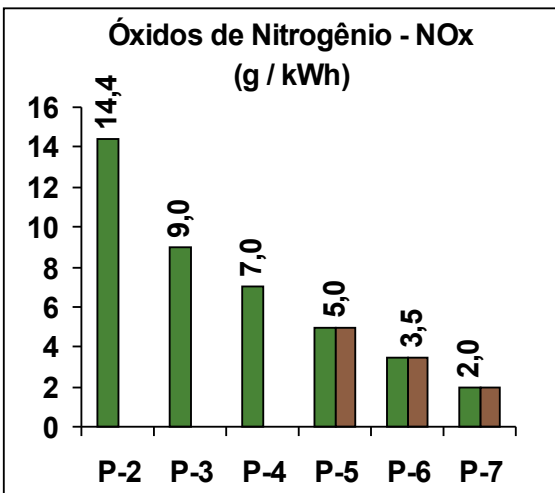
Fonte: CETESB

Limites Emissões – Veículos Pesados



Datas de Exigência:

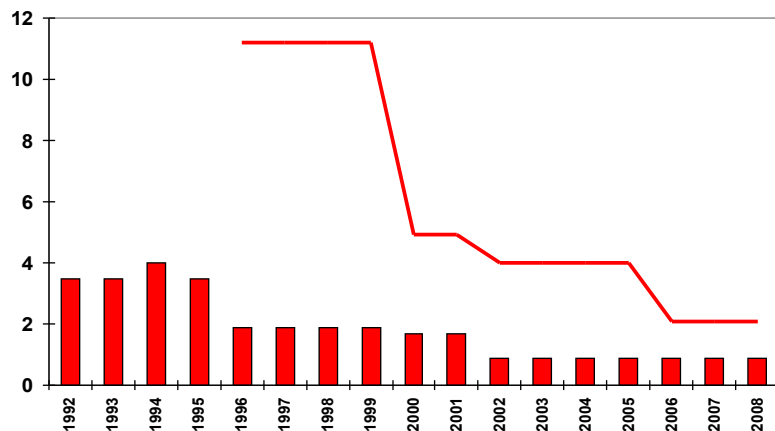
- P-1 = 1987 (Ônibus Urbano)
1989 (100%)
- P-2 = 1994 (80%)
1996 (100%)
- P-3 = 1994 (Ônibus Urbano)
1996 (80%)
2000 (100%)
- P-4 = 1998 (Ônibus Urbano)
2000 (80%)
2002 (100%)
- P-5 = 2004 (Ônibus Urbano)
2005 (Micro Ônibus)
2005 (40%)
2006 (100%)
- P-6 = 2009 (100%)
- P-7 = 2012 (100%)



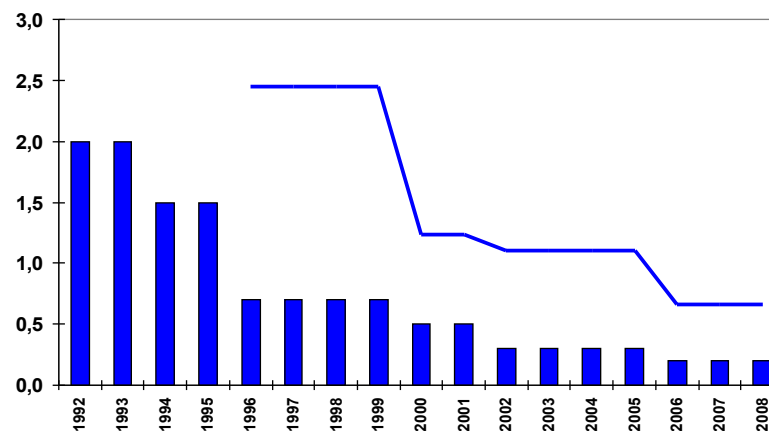
Atendimento - Veículos Pesados



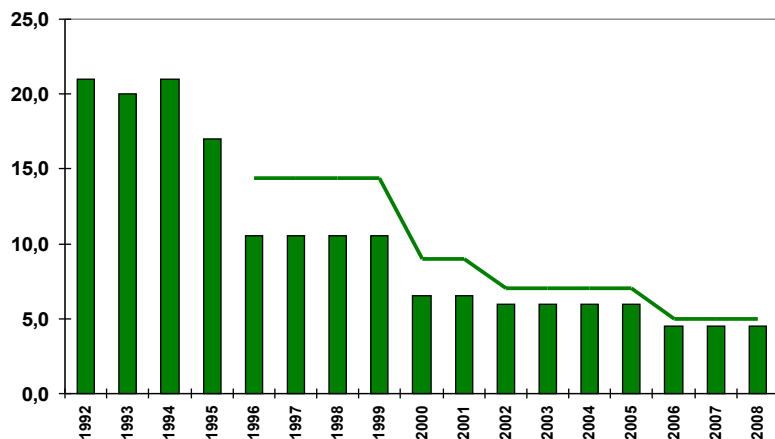
Monóxido de Carbono (g/kWh)



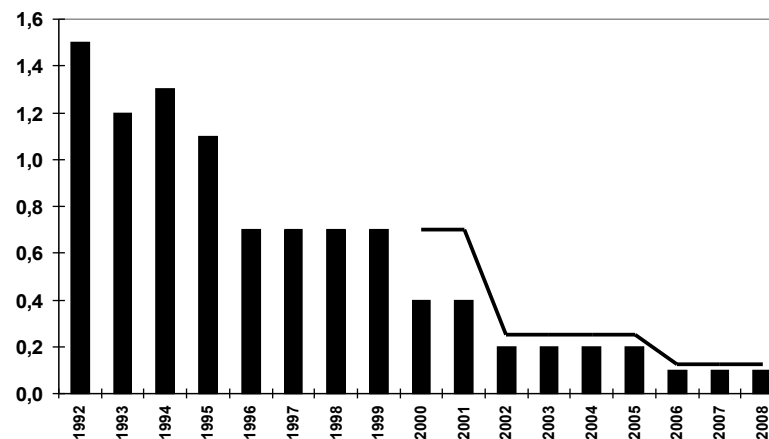
Hidrocarbonetos (g/kWh)



Óxidos de Nitrogênio (g/kWh)

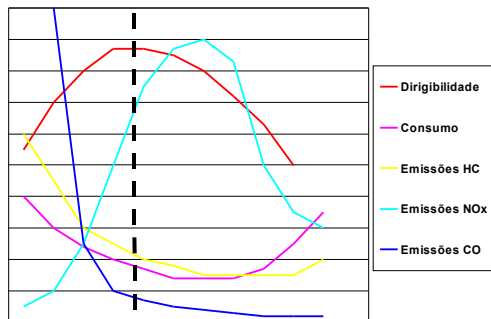


Material Particulado (g/kWh)



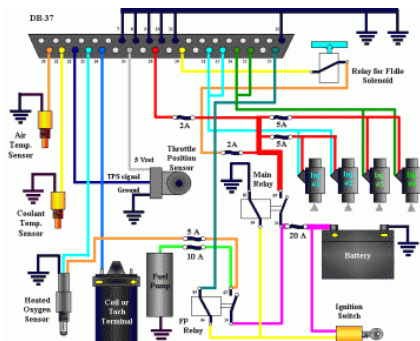
Fonte: CETESB

Tecnologias para Veículos Leves



Antes da Combustão:

- Injeção Eletrônica;
- Dash-pot;
- Injeção direta;
- Pré-aquecimento da mistura;
- Controle da Emissão Evaporativa (Cânister).



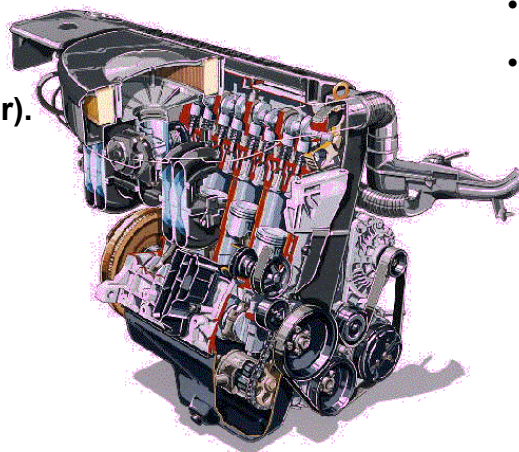
Durante a Combustão:

- Taxa de Compressão;
- Perfil da Câmara de Combustão;
- Mapeamento da Ignição;
- Perfil de Válvulas e Anéis;
- Estratificação;
- Lean-burn.



Após a Combustão:

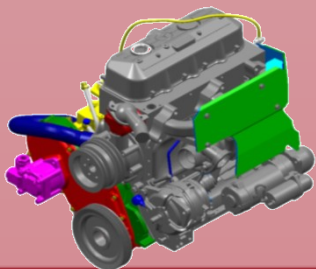
- Conversor Catalítico;
- Recirculação de Gases de Escape;
- Injeção Secundária de Ar;
- Filtro de Material Particulado (DPF).



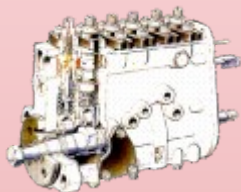
Tecnologias para Veículos Pesados



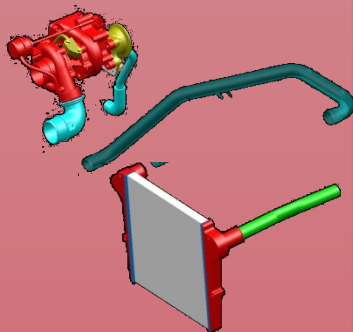
P3 e P4
(Euro I e II)



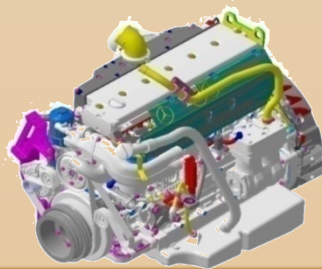
Bomba injetora de alta pressão



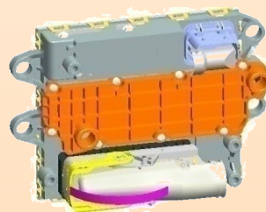
Turbo e intercooler



P5
(Euro III)



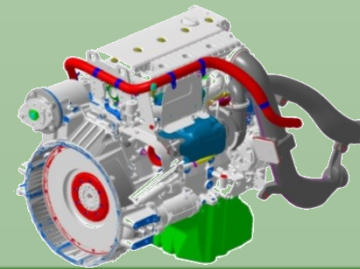
Módulo eletrônico



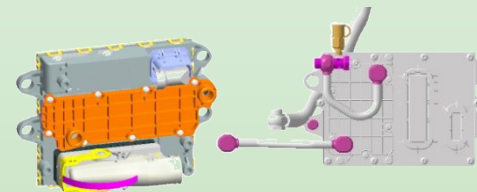
Injeção eletrônica de altíssima pressão



P6
(Euro IV)



Módulos eletrônicos



Sistema de escapamento com SCR e injeção de uréia



Limites de Emissões - Veículos Pesados

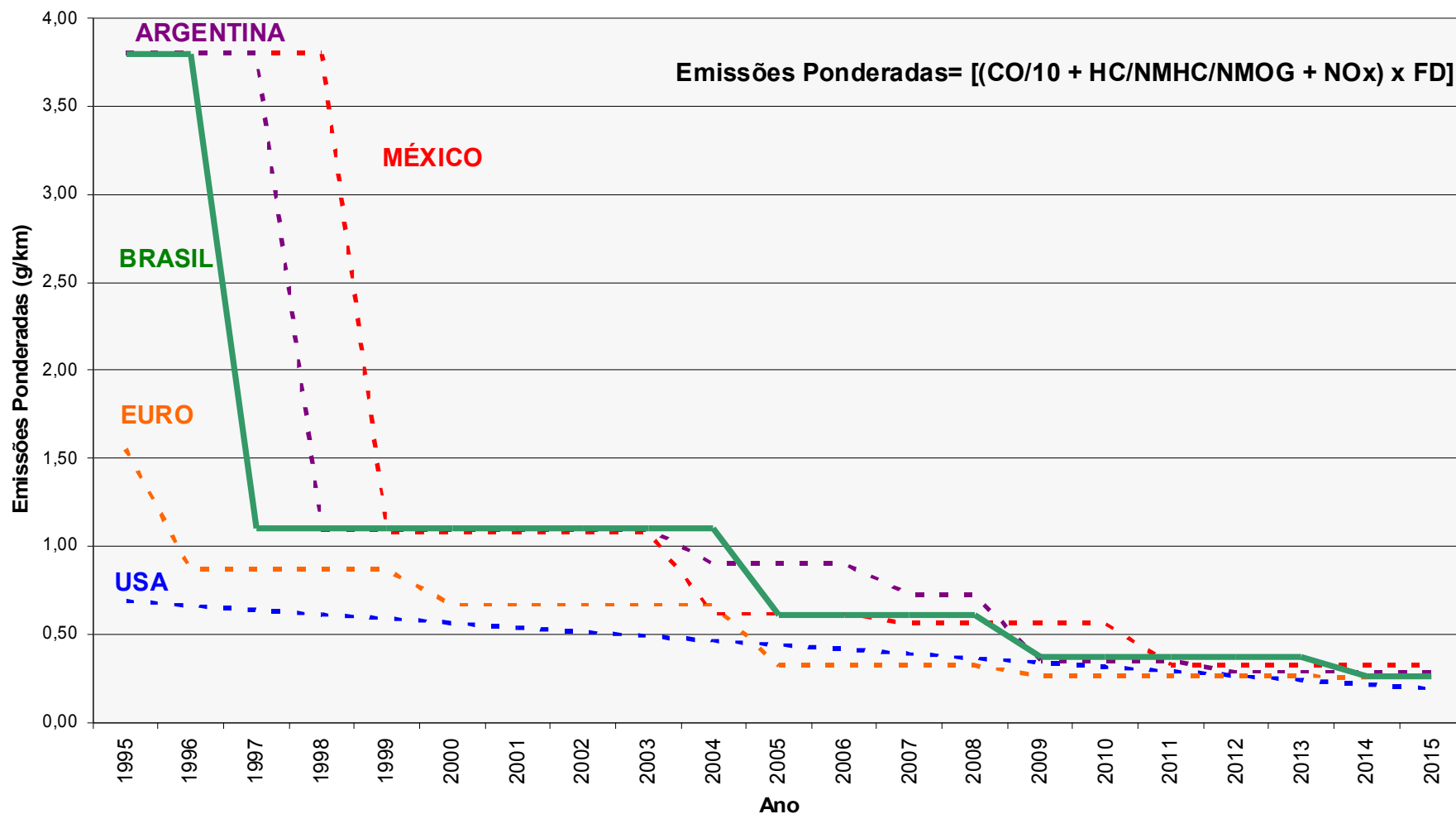


PROCONVE			REFERÊNCIA		LIMITE DE EMISSÃO (g/kWh)			
					CO	HC	NOx	MP
Res. CONAMA 18/86	P-1	1987	Índice Bosch	-	-	-	-	-
Res. CONAMA 08/93 & Lei Federal 8723/93	P-2	1994	EURO 0	01.07.1988	11,2	2,45	14,4	-
	P-3	1996	EURO I	01.07.1992	4,9	1,23	9,0	0,7/0,4
	P-4	2000	EURO II	01.10.1995	4,0	1,1	7,0	0,15
Res. CONAMA 315/02	P-5	2004	EURO III	01.10.2001	2,1	0,66	5,0	0,13/0,10
	P-6	2009	EURO IV	01.10.2005	1,5	0,46	3,5	0,02
Res. CONAMA 403/08	P-7	2012	EURO V	01.10.2008	1,5	0,46	2,0	0,02

Limites de Emissões - Veículos Leves



Limites Internacionais



Importância do Combustível



ACEA data of the sulphur effect on advanced emission control technologies

REPORT JULY 2000

WORLD-WIDE FUEL CHARTER

APRIL 2000

WORLD-WIDE FUEL CHARTER

DECEMBER 2001

Fourth Edition

WORLDWIDE FUEL CHARTER

SEPTEMBER 2002

TOWARDS A SHARED VISION

FUTURE FUELS AND SUSTAINABLE MOBILITY

SMMT FUTURE FUELS STRATEGY GROUP

MARCH 2002

EURO IV WORKSHOP

Overview of International Scene With Focus on Europe - Diesel

Francis Palmer
BQC Technical Director, Europe

REPORT - EURO IV WORKSHOP

Alliance

Ches David Fuel

Top Ten Most Likely Reasons Why a New Phase in Fuel Policy

1. It will increase the availability of clean fuel (ULSD) to enable us to provide the maximum in emissions and fuel economy to consumers. This will promote maximum control technologies and increase revenues. ULSD is critical to meeting these demands; reducing emissions from all on road diesel vehicles and promoting maximum control devices. A complete phase in to ULSD is needed to enable light, medium and heavy duty vehicle technologies to meet new, even more stringent emissions standards.

2. The ULSD is considered more expensive as a vehicle public policy issue. The Alliance is convinced that a one, increased phase in of ULSD, in some form proposed, will have a positive effect on vehicle.

3. It will increase short haulage capacity (fuel when and where needed), consumers will likely increase in one light duty diesel technologies that will increase fuel economy and reduce greenhouse gas emissions.

4. Diesel engines will give better control technology or better operating in advanced diesel technologies that can significantly reduce truck emissions (CO, HC, NOx). It will also allow us to provide better control vehicles.

5. It will reduce emissions reductions from the existing improved diesel vehicle fleet.

6. It will increase the risk of switching technology, by necessity or otherwise, which will change the clean diesel vehicle fleet over the fleet.

7. It will increase manufacturer warranty costs and risk of non-compliance with emissions standards.

8. It will increase the risk that consumers will use the wrong lubricant for their vehicle. High risk will reduce the effectiveness of the new performance systems, and over time will lead to combustion with high sulfur diesel fuel may damage engine.

9. Several portions of the new technologies will cause low level noise and even competition the reduction of noise emissions.

10. It will reduce, delay or even prohibit and prevent investment in new vehicle technologies. Clean diesel research will slow down or stop.

11. It would require significant fuel efficiency control and control standards on refueling, production, distribution and retail markets to ensure the fuel is readily available across the world.

12. The ULSD fuel to keep up with other countries in developing the diesel fuel pool, it will become an essential driving force for high sulfur fuel.

BQI/Conex • DaimlerChrysler • Fiat • Ford Motor Company • General Motors • Honda • Isuzu • Mercedes-Benz • Nissan • Peugeot • Renault • Saab • Scania • Toyota • Volkswagen • Volvo

1400 17th Street NW, Washington, DC 20036 • Phone 202.336.3300 • Fax 202.336.5501 • www.alliancefuel.org

Das Regelwerke Organ der Qualitätsmanagement-Certifier in VDA

QMC-REPORT

25

Der QMC-Report enthält die jetzt aktuelle des technischen QMC-FA. Er ist ein Leitfaden zur Einführung von Fertigung- und Teilherstellern und Zertifizierungsproduzenten für QMC-Teilnehmer in der Automobilindustrie.

Inhalt	Übersicht
1. Organisation	1.1 Organisation
2. Anforderungen nach Anweisung	2.1 Anforderungen nach Anweisung
3. Zertifizierung	3.1 Zertifizierung
4. Low-temperature Certification	4.1 Low-temperature Certification
5. Anforderungen an die Fertigung	5.1 Anforderungen an die Fertigung
6. Anforderungen an die Fertigung	6.1 Anforderungen an die Fertigung
7. Anforderungen an die Fertigung	7.1 Anforderungen an die Fertigung
8. Anforderungen an die Fertigung	8.1 Anforderungen an die Fertigung
9. Anforderungen an die Fertigung	9.1 Anforderungen an die Fertigung
10. Anforderungen an die Fertigung	10.1 Anforderungen an die Fertigung
11. Anforderungen an die Fertigung	11.1 Anforderungen an die Fertigung
12. Anforderungen an die Fertigung	12.1 Anforderungen an die Fertigung
13. Anforderungen an die Fertigung	13.1 Anforderungen an die Fertigung
14. Anforderungen an die Fertigung	14.1 Anforderungen an die Fertigung
15. Anforderungen an die Fertigung	15.1 Anforderungen an die Fertigung
16. Anforderungen an die Fertigung	16.1 Anforderungen an die Fertigung
17. Anforderungen an die Fertigung	17.1 Anforderungen an die Fertigung
18. Anforderungen an die Fertigung	18.1 Anforderungen an die Fertigung
19. Anforderungen an die Fertigung	19.1 Anforderungen an die Fertigung
20. Anforderungen an die Fertigung	20.1 Anforderungen an die Fertigung
21. Anforderungen an die Fertigung	21.1 Anforderungen an die Fertigung
22. Anforderungen an die Fertigung	22.1 Anforderungen an die Fertigung
23. Anforderungen an die Fertigung	23.1 Anforderungen an die Fertigung
24. Anforderungen an die Fertigung	24.1 Anforderungen an die Fertigung
25. Anforderungen an die Fertigung	25.1 Anforderungen an die Fertigung

QMC-FA: 1. Auflage 1997, 2. Auflage 2000, 3. Auflage 2003, 4. Auflage 2006, 5. Auflage 2009, 6. Auflage 2012, 7. Auflage 2015, 8. Auflage 2018, 9. Auflage 2021, 10. Auflage 2024

QMC-Report 25

Das QMC-Report enthält die jetzt aktuelle des technischen QMC-FA. Er ist ein Leitfaden zur Einführung von Fertigung- und Teilherstellern und Zertifizierungsproduzenten für QMC-Teilnehmer in der Automobilindustrie.

VDA-QMC-Certified Excellence

1000 17th Street NW, Washington, DC 20036 • Phone 202.336.3300 • Fax 202.336.5501 • www.alliancefuel.org

News from JAMA

Prospects in 2000 After a Difficult 1999

Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

JAMA Update

Prospects in 2000 After a Difficult 1999

Topic

Where now for the Japanese automobile industry in Europe?

Essay

Foreign CEOs in Japan

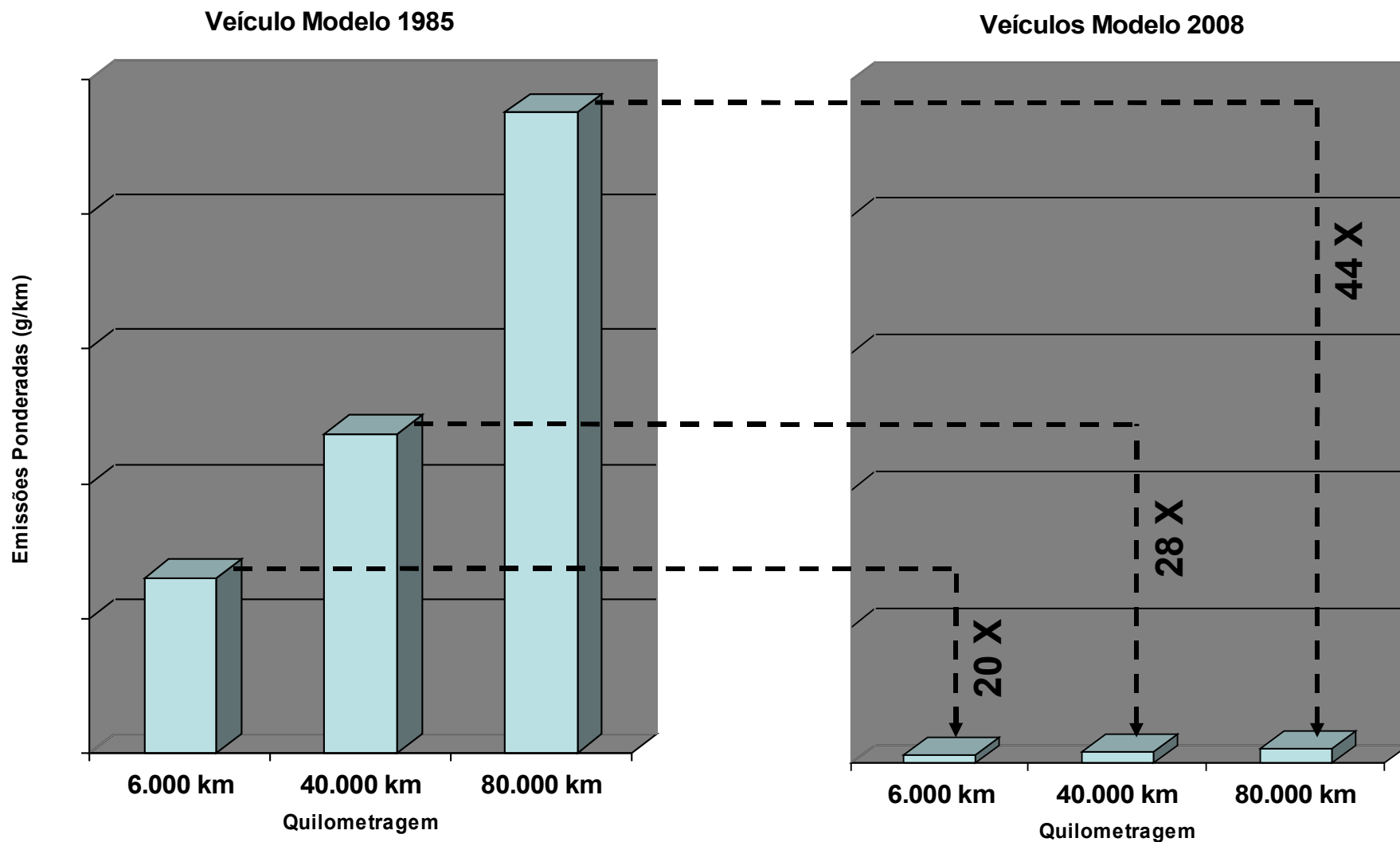
Production

In 1999, overall production of new and converted vehicles delivered in Japan was 2.0 million. Making in the new year, it is necessary to increase production to approximately 2.1 million. The industry will be faced with production dropping 10 percent to 2.2 million.

A Monthly Review of the Japanese Motor Vehicle Industry

www.jama.or.jp

Comparação das Tecnologias





Atendimento às Próximas Fases do PROCONVE

Proxima Fase – Leves (PROCONVE L6)



Categ.	Comb. ⁽⁷⁾	Modelo	Classif.	Fase	Data Aplicação	Limites de Emissões							Durab. Emissões ⁽⁶⁾ (km)			
						CO (g/km)	HC (g/km)	NMHC (g/km)	NOx (g/km)	CHO ⁽²⁾ (g/km)	M.P. ⁽³⁾ (g/km)	EVAP ⁽²⁾ (g/teste)		CO ⁽²⁾ (%)		
						Ciclo NBR-6601								SHED	M.Lenta	Ciclo AMA
Veículos Leves (PBT ≤ 3.856 kg e MOM ≤ 2.720 kg)	Gasolina (E22), Etanol (E100), Diesel ⁽⁴⁾ or GNV	Automóveis		L5	1/1/2009	2,0	0,30 ⁽¹⁾	0,05	0,12 ⁽²⁾ or 0,25 ⁽³⁾	0,02	0,05	2,0	0,5	80.000		
				L6	- Veículos Diesel: 1/1/2013 - Veículos Otto: NM: 1/1/2014 TM: 1/1/2015	1,30	0,30 ⁽¹⁾	0,05	0,08	0,02	0,025	1,5 ⁽⁵⁾	0,2	80.000		
		Veículos Comerciais Leves & Off-Road		MVE. < 1.700 kg		L5	1/1/2009	2,0	0,30 ⁽¹⁾	0,05	0,12 ⁽²⁾ or 0,25 ⁽³⁾	0,02	0,05	2,0	0,5	80.000
						L6	- Veículos Diesel: 1/1/2013 - Veículos Otto: NM: 1/1/2014 TM: 1/1/2015	1,30	0,30 ⁽¹⁾	0,05	0,08	0,02	0,030	1,5 ⁽⁵⁾	0,2	80.000
				MVE > 1.700 kg		L5	1/1/2009	2,7	0,50 ⁽¹⁾	0,06	0,25 ⁽²⁾ or 0,43 ⁽³⁾	0,04	0,06	2,0	0,5	80.000
						L6	- Veículos Diesel: 1/1/2013 - Veículos Otto: NM: 1/1/2014 TM: 1/1/2015	2,0	0,50 ⁽¹⁾	0,06	0,25 ⁽²⁾ or 0,35 ⁽³⁾	0,03	0,040	1,5 ⁽⁵⁾	0,2	80.000

- Legenda:
- (1) - Somente para veículos movidos a GNV;
 - (2) - Somente para veículos movidos a gasolina ou etanol;
 - (3) - Somente para veículos movidos a diesel;
 - (4) - Atualmente, automóveis diesel não são permitidos no Brasil;
 - (5) - A partir de 1/1/2012, estes limites são exigidos para os novos modelos (novas homologações);
 - (6) - Para menos de 15.000 unidades por ano é aceito a aplicação de 10% de DF para todos os poluentes;
 - (7) - Para veículos Flex Fuel é necessário testar com E22, E100 e 50% E22 + 50% E100;

MVE = Massa do Veículo para Ensaio (= MOM + 136 kg);
MOM = Massa em Ordem de Marcha;
PBT = Peso Bruto Total;
Gasolina E22 = Gasolina misturada com 22% de etanol;
Etanol E100 = 100% Etanol Hidratado;
GNV = Gás Natural;

Proxima Fase – Pesados (PROCONVE P7)



Category	Fuel	PROCONVE Phase	Effective Date	Emission Limits											
				Test Cycle ESC / ELR ⁽⁶⁾						Test Cycle ETC ⁽⁶⁾					
				CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NOx (g/kWh)	P.M. ⁽³⁾ (g/kWh)	SMOKE ELR (m ⁻¹)	NH3 (ppm) (average)	CO (g/kWh)	NMHC (g/kWh)	CH4 ⁽¹⁾ (g/kWh)	NOx (g/kWh)	P.M. ⁽³⁾ (g/kWh)	NH3 (ppm) (average)
Heavy Vehicles (G.V.W. > 3.856 kg or C.W. > 2.720 kg or Over 12 passengers)	Gasohol (E22), Ethanol (E100), Diesel (4) or CNG	P5	1/1/2005	2,1	0,66	5,0	0,10 or 0,13 ⁽⁷⁾	0,8	n.r.	5,45	0,78	n.r.	5,0	0,16 or 0,21 ⁽⁷⁾	n.r.
		P6	1/1/2009	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5	n.r.	4,00	0,55	n.r.	3,5	0,03	n.r.
		P7	1/1/2012	1,5	0,46	2,00	0,02	0,5	25	4,00	0,55	1,10	2,00	0,03	25

Remarks:

(1) - Only for CNG fueled vehicles;

(3) - Only for diesel fueled vehicles;

(6) - According to Directive 1999/96/EEC

(7) - For engines less than 0,75 dm³ swept volume per cylinder and rated power speed of more than 3000 m⁻¹;

C.W. = Curb Weight;

G.V.W. = Gross Vehicle Weight;

CNG = Compressed Natural Gas;

n.r. = Not required

Combustíveis de Referência - Otto



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS

RESOLUÇÃO ANP Nº 21, DE 2.7.2009 - DOU 3.7.2009

O DIRETOR-GERAL da AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS - ANP, no uso de suas atribuições, tendo em vista o disposto nos incisos I e XVIII, do art. 8º, da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, alterada pela Lei nº [11.097](#), de 13 de janeiro de 2005, e com base na Resolução de Diretoria ANP nº 606, de 2 de julho 2009,

Considerando o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, criado pela Resolução CONAMA nº [18](#), de 6 de maio de 1986, que estabelece limites de emissões para serem atendidos nos testes de homologação, certificação e desenvolvimento dos veículos automotores novos, nacionais ou importados, destinados exclusivamente ao mercado interno brasileiro;

Considerando que o PROCONVE desenvolve-se por meio do estabelecimento de metas de melhoria de qualidade do ar, negociadas entre os órgãos ambientais, produtores de combustíveis e da indústria automobilística e de equipamentos;

Considerando a necessidade do estabelecimento de especificações de combustíveis que viabilizem o cumprimento das metas de melhoria de qualidade do ar do PROCONVE;

Considerando a etapa L-6 do PROCONVE que estabelece novos limites de emissão para atendimento nas homologações dos veículos automotores leves novos, nacionais ou importados destinados exclusivamente ao mercado interno brasileiro;

Art. 1º Ficam estabelecidas, no Regulamento Técnico ANP nº 2/2009, de 2 de julho de 2009, parte integrante desta Resolução, as especificações da gasolina de referência para ensaios de avaliação de consumo de combustível e emissões veiculares para homologação de veículos automotores, ciclo Otto, destinadas exclusivamente ao cumprimento da fase L-6 do PROCONVE.

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS

RESOLUÇÃO ANP Nº 5, DE 24.2.2005 - DOU 25.2.2005

O substituto eventual do DIRETOR-GERAL da AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS - ANP, de acordo com o disposto no § 3º do artigo 6º do Anexo I ao Decreto nº 2.455, de 14 de janeiro de 1998, com base nas disposições da Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997 e na Resolução de Diretoria nº 61, de 22 de fevereiro de 2005, e

Considerando os aspectos de consumo de combustível e emissões de poluentes decorrentes da utilização do álcool combustível;

Considerando os futuros limites de emissões veiculares estipulados pela Resolução CONAMA nº [315/2002](#) para homologação dos veículos movidos a álcool e a gasolina contendo álcool; Considerando as disposições previstas no Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE - que estabelecem o uso obrigatório de combustíveis padrões para os ensaios de consumo e emissões veiculares nos testes para homologação de veículos, torna público o seguinte ato:

Art. 1º. Ficam estabelecidas as especificações dos álcoois combustíveis, anidro e hidratado, utilizados como padrões nos ensaios de consumo de combustível e emissões veiculares, constantes do Regulamento Técnico nº 1/2005 em anexo, parte integrante desta Resolução.

Combustíveis de Referência - Diesel



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS

RESOLUÇÃO ANP Nº 40, DE 24.12.2008 - DOU 26.12.2008

O DIRETOR-GERAL da AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS - ANP, no uso de suas atribuições, tendo em vista o disposto nos incisos I e XVIII, do art. 9º, da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, alterada pela Lei nº 11.097, de 13 de janeiro de 2005, e com base na Resolução de Diretoria nº 1018, de 22 de dezembro de 2008,

Considerando a Resolução CONAMA nº 403, de 11 de novembro de 2008, que estabelece a etapa P-7 para o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE) a vigorar a partir de 1º de janeiro de 2012, em caráter nacional, para ser atendida nas homologações dos veículos automotores pesados novos, nacionais ou importados destinados exclusivamente ao mercado interno brasileiro,

Considerando que para as homologações dos veículos devem ser utilizados combustíveis de referência; e

Considerando que cabe à ANP estabelecer as especificações dos produtos derivados de petróleo, gás natural e biocombustíveis,

Resolve:

Art. 1º Fica estabelecida no Regulamento Técnico ANP nº 6/2008, de 24 de dezembro de 2008, parte integrante desta Resolução, a especificação do óleo diesel de referência para ensaios de avaliação de consumo de combustível e emissões veiculares para homologação de veículos automotores, ciclo diesel, em cumprimento da fase P-7 do PROCONVE.

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS

RESOLUÇÃO ANP Nº 31, DE 14.10.2009 - DOU 15.10.2009

Art. 1º Fica estabelecida, consoante as disposições contidas no Regulamento Técnico ANP nº 4/2009, parte integrante desta Resolução, a especificação do óleo diesel de uso rodoviário destinado aos veículos automotores homologados segundo os critérios fixados para a fase P-7 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE.

Parágrafo único. O óleo diesel para a aplicação mencionada no caput será denominado óleo diesel S10.

Art. 2º O óleo diesel S10 estará disponível para comercialização a partir de 1º de janeiro de 2013, em postos de revenda, conforme Plano de Abastecimento definido pela ANP.



PLANO DE ABASTECIMENTO DE ÓLEO DIESEL DE BAIXO TEOR DE ENXOFRE

Portaria ANP nº 60, de 07/04/09

Rio de Janeiro, julho de 2009

ARLA 32

Dúvida Quanto aos Leves Diesel



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

RESOLUÇÃO Nº 415, DE 24 DE SETEMBRO DE 2009

Dispõe sobre nova fase (PROCONVE L6) e 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 de suas 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, § 6º e art. 3º da Lei nº 8.722, de 28 de outubro de 1993, tendo em vista o disposto no art. 10

Art. 4º Os limites máximos estabelecidos nesta Resolução entram em vigor conforme cronograma abaixo:

I - veículos leves do ciclo Diesel: 100% a partir de janeiro de 2013.

II - veículos leves do ciclo Otto: a partir de 1º de janeiro de 2014 para os novos modelos e a partir de 1º de janeiro de 2015 para os demais.

Ações Cíveis Públicas: n. 2007.61.00.034636-2 e n. 2008.61.00.013278-0

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL ("MPF"); o ESTADO DE SÃO PAULO, o INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS ("IBAMA"); a AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS ("ANP"); a PETROBRAS - PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. ("PETROBRAS"); e também a AGRALE S.A.; FORD MOTOR COMPANY BRASIL LTDA.; IVECO LATIN AMERICA LTDA.; MERCEDES-BENZ DO BRASIL LTDA.; SCANIA LATIN AMERICA LTDA.; VOLKSWAGEN CAMINHÕES E ÔNIBUS INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE VEÍCULOS COMERCIAIS LTDA.; VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA., estas sete últimas doravante denominados "FABRICANTES DE VEÍCULOS"; todas já qualificadas nos autos e representadas pelos seus

DOS NOVOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO DE POLUENTES PARA OS VEÍCULOS AUTOMOTORES NOVOS LEVES COMERCIAIS A ÓLEO DIESEL PARA O MERCADO NACIONAL

44. Os FABRICANTES DE VEÍCULOS deverão atender aos novos limites máximos de emissão de poluentes a serem elaborados e deliberados pelo CONAMA, oriundos de proposta de Resolução em regime de urgência, inclusive de novos poluentes ainda não regulamentados (por exemplo, aldeídos) para os veículos leves comerciais a óleo diesel, a partir de 1º de janeiro de 2012.
45. Na hipótese de não ser editada até 1º de novembro de 2009 Resolução Conama impondo novos limites de emissão de poluentes para veículos leves comerciais a óleo diesel, o MPF, após audiência pública com ANP, IBAMA, CETESB, PETROBRAS e ANFAVEA, adotará, para os veículos produzidos ou importados pelos FABRICANTES DE VEÍCULOS, novos limites de emissões mais rigorosos que a etapa L-5, considerando o óleo diesel de referência e comercial especificados pela ANP nos itens 13 a 15, respeitado o prazo de 36 meses, do artigo 7º da Lei 8723/93.



Obrigado.

henry.joseph@volkswagen.com.br