

ATA DA 07ª REUNIÃO DO GRUPO TRABALHO NMOG EM 2022

DATA: 23 de Maio de 2022 (Segunda-Feira)

HORÁRIO: 09h30

LOCAL: Via Microsoft TEAMS

PRÓXIMA REUNIÃO: 06 de Junho de 2022 (Segunda-Feira) às 09h30 – Via TEAMS

Coordenador: **Francisco Emilio Baccaro Nigro (USP)**
Vice-Cordenador: **Gabriel Murgel Branco (Environmentality)**

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Andre Masakazu Ferreira Soares	HONDA
André Menegon Godoy	ROBERT BOSCH
Bruno Elie Baracat Agostinho	IMT
Carmen Augusto Araujo	INDIVIDUAL
Cláudia R. da Silva Geraldi	MARELLI
Cristiano de Carvalho e Silva	FORD
Danilo A. Torres	GM
Darlan Souza	RENAULT
Eber Mendes	ROBERT BOSCH
Elcio Luiz Farah	AFEEVAS
Fernando A. L. Moreto	FORD
Fernando de C. Barros	VOLKSWAGEN
Francisco Emilio Baccaro Nigro	USP
Gabriel Murgel Branco	INDIVIDUAL
Gladson Barchi	BASF
Guilherme Ferreira da Silva	RENAULT
Guilherme Padula Hunzinger	IMT
Heliovaldo J. A. Faria	KIA
José Cesar Turra Ponte	GM
Kamilla de Lima Ribeiro Palhares	STELLANTIS
Leandro Pacheco	NISSAN
Luiz Carlos Daemme	LACTEC
Marcela Barbosa Pio	DELPHI
Marcelo Clemente	STELLANTIS
Marcos Palasio	ROBERT BOSCH
Pedro Caffaro Vicentini	PETROBRAS
Rafael Rossini	GM

Raphael Bellis de Sousa	CETESB
Renata Kakuiti de Castilho	TOYOTA
Renato Romio	IMT
Ronaldo Silva	UMICORE
Rui de Abrantes	CETESB
Samuel Merli	NAPRO
Sergio Yuzo Kashiwagi	HONDA
Silvio Rodrigues da Silva	STELLANTIS
Tadeu Cavalcante Cordeiro de Melo	PETROBRAS
Taís Pereira Alves	VW
Vanessa Marumo Nery	ROBERT BOSCH
Vladimir Ferrari	BASF

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

Luana Cristina Xavier Camargos	IMT
Michel Matias Martins	VW
Rogério Freitas Gonçalves	PETROBRAS

2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1. **Leitura da ata anterior:**

Ata da reunião anterior lida e aprovada

2.2. **Discussão e Contribuições para a Proposta de Procedimento de Ensaios de Especificação**

- Art.5º §6º Inciso V - Tempo transcorrido entre a amostragem e os ensaios de especificação:
 - Após contribuições da Sra. Kamilla (Stellantis) e do Sr. Pedro (Petrobras) foram inseridos tempos limite para análise das amostras
 - Amostras da Fase Fria: até 8h
 - Demais amostras: até 24h

Foi adicionado também como alternativa, a validação laboratorial para definir o tempo transcorrido entre a amostragem e o ensaio de especificação, quando for necessário estender os limites acima

- Art.5º §6º Inciso IV: Esclarecimento quanto a necessidade de identificação e quantificação apenas dos componentes que estão acima dos limites de quantificação do equipamento, visto que os resultados abaixo dos limites de detecção são considerados nulos.

- Art.3º - Parágrafo Único - Inciso III: O Sr. Raphael (CETESB) sugeriu a inclusão do item (c) que trata dos dados cromatográficos dos ensaios de especificação, com a descrição dos equipamentos, condições de análise e cromatogramas com identificação e quantificação dos compostos.
 - Sra. Kamilla (Stellantis) sugeriu deixar esse item um pouco mais aberto já que, dependendo da quantidade de compostos, teríamos dificuldades de leitura ao se agrupar todos os compostos em um cromatograma. Uma possível solução seria declararmos uma lista dos compostos.
 - Sr. Raphael informou que o intuito desse inciso é de elencar e declarar os compostos. Assim, irá pensar em uma proposta de texto e trará na próxima reunião.

- Art.3º e Art. 6º Inciso I - Critério de Veículo representativo para realização de testes
 - O Sr. Raphael informou que a CETESB mantém seu posicionamento sobre a opção 1, ou seja, em adotar critérios de agrupamento de emissões de motores e de emissões evaporativas para escolha do veículo representativo. Afirmou ainda que *a CETESB acredita que a proposta descrita como Opção 2 não atende a Res. CONAMA 492/18, Art. 2º, § 3º, que solicitou constasse na ata "A reatividade dos hidrocarbonetos não metano e não oxigenados pode ser determinada para cada tecnologia e estendida a outros veículos semelhantes ou assumida opcionalmente como a da gasolina brasileira de referência, caso não se disponha de medições com especificação especificamente voltada a esta finalidade.", pois a redação dessa Opção não contempla apenas cada tecnologia de modo a estender a veículos semelhantes, mas abre a possibilidade de inúmeras tecnologias e veículos bastante distintos utilizarem os mesmos valores de MIR diferentes dos tabelados, gerando tratamento diferenciado sem necessariamente corresponder à realidade - Uma IN Ibama não pode alterar uma Res. CONAMA.*
 - O Sr. Cesar (GM) pontuou que, se usarmos esse entendimento, já estaríamos infringindo a Resolução 492, pois na IN 21/2021 foi usado como base o resultado dos testes realizados em um veículo dotado de uma determinada tecnologia e que foram estendidos a todos os veículos através da tabela 2A e 2B independentemente da agora discutida semelhança tecnológica.
 - O Sr. Gabriel concorda e enxerga que houve uma precipitação na publicação da IN21/2021 naquele momento. Lembrou a todos que na época da discussão da Resolução 492, o objetivo da adoção do conceito NMOG era baixar a emissão de

etanol não queimado e, para isso, tínhamos levado em consideração os estudos existentes na época. Assim, os limites foram definidos a partir daquilo que era conhecido e ressaltou ainda que foram conseguidas reduções significativas mediante a aplicação de novas tecnologias para a fase L7, muitas voltadas ao aquecimento mais rápido dos catalisadores, bicos injetores e da sonda lambda. Por isso, revisões deveriam ser pautadas por medições em veículos L7. Complementarmente, se o método for alterado e isto enrijecer os limites legais, na prática esta revisão equivaleria à uma alteração da Resolução do Conama, o que somente pode ser feito por aquele Conselho.

- O Sr. Gabriel também pontuou que a Resolução 492 prevê a utilização dos valores de MIR da gasolina de referência, “caso não se disponha de medições com especificação especificamente voltada a esta finalidade”, o que é uma tolerância ainda maior do que se pretende com a OPÇÃO 2, e que, diante dos argumentos dele, ainda não se dispõe de dados para as tecnologias L7 que justificassem, inclusive, a tabela 2-A da IN 21/2021.

- O Sr. Cesar acredita que com a opção 2, teríamos essa abertura para realização de testes com veículos mais adequados e representativos até uma determinada data.

- Ponto de esclarecimento em relação ao que seriam os estudos de domínio público e privado.

- Foi esclarecido que os Art. 3º e 6º são alternativas para determinação do fator de MIR concedidos aos interessados e que se tratam de testes privados, ou seja, tratados apenas entre o solicitante e os ATCs do Ibama para aplicação em seus veículos.

- Já o Art.5º, refere-se a revisão da tabela 2B através de estudos com veículos representativos, e neste caso seriam públicos, já que seriam discutidos no âmbito da AEA e posteriormente publicados através de Instrução Normativa.

Sr. Rui esclarece que, caso a tabela 2B seja revista, a IN 21/2021 já prevê a antecipação de sua aplicação através do Art.5º §3º.

- Para tentar incentivar as montadoras a compartilharem seus dados publicamente, o Sr. Romio e o Sr. Gabriel fizeram as seguintes sugestões:

- Fabricante que determinar seu próprio fator de MIR conforme Art.3º ou 6º - poderá utilizar o fator para uma determinada gama de veículos (a definir)

- Caso esse fabricante torne seu teste público (no intuito de contribuir com os estudos para revisão da tabela 2B), seria concedido a aplicação do seu fator para uma gama

maior de seus veículos, por tempo limitado, de forma a incentivar a iniciativa de investir nos testes de especificação

- Prof. Nigro entende que poderia ser uma saída interessante já que possíveis alterações ficariam no nível das Instruções Normativas, não sobrepondo a nenhuma hierarquia regulamentar.
- Sr. Cesar perguntou sobre a interpretação do parágrafo da IN 21/2021 (Art.5º §5º) sobre a aplicação dos novos valores de MIR só poderem ser realizados em novas homologações
 - Sr. Rui (CETESB) esclareceu que esse texto foi colocado para efeitos de certificação/estrutura do sistema, já que atualmente ainda não é possível retroagir ou atualizar os dados no Infoserv.
- Raphael irá avaliar internamente as propostas.
- Prof. Nigro solicitou também para que o Sr. Cesar trouxesse uma proposta da Anfavea que incentive os fabricantes a trazer dados públicos de acordo com a opção 2.
- Paralelamente, o Prof. Nigro irá confirmar a próxima reunião de alinhamento com o Ibama (previamente agendada para o dia 30/05) e compartilhar o status das discussões do GT.

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 06 de Junho de 2022 (Segunda-Feira)

HORÁRIO: 09h30

LOCAL: Via Microsoft TEAMS

PAUTA:

- Leitura e aprovação da ata;
- Discussões e contribuições para a proposta de procedimento de ensaios de especificação;
- Outros assuntos.

Dados coligidos por Sergio Yuzo Kashiwagi (HONDA) e aprovado por Francisco Emilio Baccaro Nigro (USP).