

## ATA DA 08ª REUNIÃO DO GRUPO TRABALHO NMOG EM 2022

**DATA:** 06 de junho de 2022 (Segunda-Feira)

**HORÁRIO:** 09h30

**LOCAL:** Via Microsoft TEAMS

**PRÓXIMA REUNIÃO:** 04 de julho 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 Godoy	BOSCH
Bruno Elie Baracat	IMT
Cezar Augusto Cogo	HPE
Claudia Silva	MARELLI
Danilo Torres	GM
Darlan Sousa	RENAULT
Djeymes Peressim	DELPHI
Eber Mendes	BOSCH
Elcio Luiz Farah	AFEEVAS
Fernando de Camargo Barros	VOLKSWAGEN
Fernando Moretto	FORD
Francisco Nigro	USP
Gabriel Branco	INDIVIDUAL
Giancarlo Mura	BMW
Guilherme Padula Hunzinger	IMT
Guilherme Silva	RENAULT
Jose Ponte	GM
Kamilla Ribeiro	STELLANTIS
Leandro Pacheco	NISSAN
Lucas Regoto	STELLANTIS
Luiz Carlos Daemme	LACTEC
Marcelo Clemente	STELLANTIS
Marcos Palasio	BOSCH
Nicole Hoff	RENAULT
Rafael Rossini	GM
Raphael Bellis de Sousa	CETESB
Renata Kakuiti de Castilho	TOYOTA
Renato Viana Dias	MBB
Renato Romio	IMT

Rogério Freitas Gonçalves  
Romulo Petrini  
Rui de Abrantes  
Samuel Merli  
Sergio Yuzo Kashiwagi  
Silvio Rodrigues da Silva  
Tadeu Melo  
Tais Pereira Alves  
Vanessa Nery

PETROBRAS  
CORNING  
CETESB  
NAPRO  
HONDA  
STELLANTIS  
PETROBRAS  
VOLKSWAGEN  
BOSCH

## 1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

## 2. ASSUNTOS TRATADOS

### 2.1. Leitura da ata anterior:

Ata da reunião anterior lida e aprovada

#### • REUNIÃO DE ALINHAMENTO COM O IBAMA

- Devido a um contratempo, o Sr. Gilberto (Ibama) não pôde participar dessa reunião do GT, conforme havia sido informado.
- Prof. Nigro fez um relato da reunião entre a AEA e o Ibama com relação ao status do GT NMOG. Nessa reunião, foram compartilhadas as dificuldades que o GT vem enfrentando para finalização da proposta devido à carência de informações para a definição das famílias de modelos que possam utilizar os mesmos testes de especificação até que seja possível construir este conhecimento.
- O Sr. Cesar (GM) complementou que durante a reunião foi apresentado um cronograma de testes que as montadoras estão tentando viabilizar e que teria as seguintes premissas:
  - Utilização do procedimento de testes de especificação que a AEA está finalizando
  - Testes feitos e disponibilizados para os ATCs/Ibama até o final de 2023. Esses testes seriam realizados em um mesmo laboratório e com a mesma batelada de combustível no intuito de **diminuir** variações de testes e focando nos veículos e suas tecnologias
  - Assim, durante o ano de 2024, haveria condições para uma análise e decisão sobre a revisão dos valores da tabela 2B, sendo esses valores publicados ao final de 2024. Espera-se que nesse momento seja possível determinar quais fatores/tecnologias são mais significativos para o valor de MIR.
  - A entrada em vigor dos novos fatores de MIR será 3 anos após a sua publicação conforme descrito na IN 21/2021 ou aplicado antecipadamente como também prescreve o regulamento.

- O Sr. Palasio (Bosch) perguntou sobre como seria o processo de verificação de um importador que apresente seus testes realizados no exterior
  - Sr. Cesar acredita que seguiria o mesmo procedimento hoje aplicado a uma certificação realizada no exterior, onde o ATC e o Ibama acompanham os testes. Foi sugerida a inclusão de uma menção sobre esse procedimento na revisão da IN.
  - Sr. Gabriel explicou que no passado, o testemunho no exterior era um acordo mútuo entre o ATC e a montadora visando uma auditoria dos laboratórios e procedimentos envolvidos, o que também correspondia a uma melhoria técnica de ambas as partes, mas não sabe como funciona hoje e sugeriu perguntar ao Sr Renato Linke da Cetesb, que conhece bem este processo desde o início do PROCONVE.
  - Prof. Nigro irá comentar sobre esse assunto com o Sr. Gilberto, se houver uma reunião de acompanhamento antes da próxima reunião do GT, na qual se espera a participação do Sr. Gilberto.

- **DISCUSSÃO E CONTRIBUIÇÕES PARA A PROPOSTA DE PROCEDIMENTO DE ENSAIOS DE ESPECIAÇÃO**

- Art.5º §6º Inciso V – Adequação da escrita na fase fria
  - O Sr. Raphael (CETESB) adequou a nomenclatura da fase fria de acordo com a NBR 6601 onde é mencionada como fase “transitória” de partia a frio (primeira fase)
- Art.3º - Parágrafo Único - Inciso III item (c): Conforme sugerido pelo GT na reunião passada, Sr. Raphael incluiu um texto onde as informações dos cromatogramas podem ser feitas através de legendas, tabelas e planilhas
- Art.3º e Art. 6º Inciso I - Critério de Veículo representativo para realização de testes
  - O Sr. Rui (CETESB) informou que esteve em uma reunião como o Ibama na qual foi desautorizado a manter a opção 1. Sendo assim, e de acordo com a orientação dada pelo Ibama, o fabricante deverá apresentar seus testes aos ATCs indicando, através de justificativa técnica, quais modelos de veículos que poderão utilizar os mesmos fatores MIR por extensão.
  - Sr. Romio (IMT) sugeriu que caso a montadora determinasse seu fator de MIR sem uma justificativa para estender a outros modelos, haveria uma limitação na aplicação desse fator. Caso a montadora tivesse uma justificativa técnica, esta indicaria em quais modelos se estenderiam a aplicação dos fatores. Seria uma maneira de limitar a propagação de erros.
    - Sr. Rui pontua que a aplicação de uma extensão estaria em desacordo com a Resolução do Conama, a qual estabelece que os veículos devem ser “similares”.
  - Sr. Gabriel não entendeu o que seria uma justificativa técnica aceitável uma vez que ainda não dispomos de conhecimento técnico

para definir tal similaridade e pelo fato de que cada montadora poderia apresentar justificativas distintas. Em seu entendimento, a opção 2 daria um incentivo maior para que as empresas compartilhem seus testes.

- Sr. Cesar concorda com a opção 2, já que seria uma oportunidade de aprendermos quais fatores são os mais influentes na composição do fator de MIR, evitando penalizar alguns fabricantes por um possível equívoco cometido pela nossa falta de conhecimento.
- O Sr. Romio sugeriu que inicialmente, sabendo da dificuldade para dar uma justificativa técnica, os ATCs estudariam uma maneira de ir aumentando o rigor a medida em que o entendimento sobre os fatores esteja mais claro.
- Sr. Cesar pediu um pouco de compreensão e tolerância por parte dos ATCs, explicando que a proposta é de termos um período com maior tolerância para realizarmos estudos e definirmos corretamente os fatores que serão utilizados sob critérios mais rigorosos a partir de 2028.
  - O Sr. Rui insiste que a aplicação de um fator para todos os modelos estaria em desacordo com o texto do Conama. De acordo com ele, o fator só poderia ser estendido para veículos semelhantes.
  - O Sr. Gabriel entende que não existe resposta para essa questão. Se formos interpretar dessa maneira, a IN 21/2021 também já infringiu a Resolução 492/2018 ao aplicar o fator de um veículo L6 para todos os demais L7 e L8 que têm tecnologias claramente diferentes das aplicadas na fase L6.

Sugeriu então definir na nova IN que o fabricante deverá utilizar as melhores práticas de engenharia, para justificar a extensão da especificação de um veículo para outros modelos, da mesma maneira que os ATCs também deverão se basear nas melhores práticas de engenharia para aceitarem ou rejeitarem as propostas dos fabricantes para esta finalidade.

- Por se tratar de um assunto que requer uma compreensão multilateral e que dê a segurança necessária aos fabricantes para planejarem seus programas de testes, o Prof. Nigro consultará o Sr. Gilberto sobre a possibilidade de participar da próxima reunião para que esta decisão tenha o endosso do IBAMA e os trabalhos deste GT possam ter continuidade.

### 3. PRÓXIMA REUNIÃO

**DATA:** 04 de julho 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).