

## ATA DA 15ª REUNIÃO DO GRUPO TRABALHO NMOG EM 2022

**DATA:** 24 de Outubro de 2022 (Segunda-Feira)  
**HORÁRIO:** 09h30  
**LOCAL:** Via Microsoft TEAMS

**PRÓXIMA REUNIÃO:** 09 de Novembro de 2022 (Quarta-Feira) às 14h – 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
Danilo A. Torres	GM
Darlan Souza	RENAULT
Djeymes Gustavo Peressim	DELPHI
Eber Mendes	ROBERT BOSCH
Eduardo Nogueira Dias	BASF
Fernando A. L. Moreto	FORD
Fernando de C. Barros	VOLKSWAGEN
Fernando Henrique de Andrade Pereira	DORF KETAL
Francisco Emilio Baccaro Nigro	USP
Giuliano Spolidoro Ferreira	HYUNDAI
Gladson Barchi	BASF
Guilherme Ferreira da Silva	RENAULT
José Cesar Turra Ponte	GM
José Danilo Haick Tavares	DORF KETAL
Kamilla de Lima Ribeiro Palhares	STELLANTIS
Larissa Benazzi Serafim	BASF
Leandro Pacheco	NISSAN
Luana Cristina Xavier Camargos	IMT
Luiz Carlos Daemme	LACTEC
Marcos Palasio	ROBERT BOSCH
Michel Matias Martins	VW
Pedro Caffaro Vicentini	PETROBRAS
Raphael Bellis de Sousa	CETESB

Renata Kakuiti de Castilho  
Renato Romio  
Rogério Nascimento de Carvalho  
Rui de Abrantes  
Samuel Merli  
Sergio Yuzo Kashiwagi  
Tadeu Cavalcante Cordeiro de Melo  
Virgolino de Oliveira Neto  
Vladimir Ferrari  
Wagner Silva Pinez

TOYOTA  
IMT  
PETROBRAS  
CETESB  
NAPRO  
HONDA  
PETROBRAS  
FEV  
BASF  
HYUNDAI

## 1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

—

## 2. ASSUNTOS TRATADOS

- Ata da reunião anterior lida e aprovada
- Item da reunião passada sobre a não necessidade de re-certificar um veículo homologado utilizando a tabela 2A para o ano de 2028, ano que passará a vigorar a tabela 2B:
  - Por se tratar de um item importante que necessita ser devidamente esclarecido, o Sr. Cesar (GM) gostaria de confirmar se esse é o entendimento de todos.
    - O Sr. Rui (CETESB) esclareceu que, a partir da fase L8, o fabricante/importador que homologar o veículo em um determinado nível de emissão (BIN) e para o próximo ano, esse veículo não sofrer alteração, deverá solicitar a revalidação da LCVM mantendo seu BIN homologado.
      - O Sr. Gabriel lembra que esse assunto já foi esclarecido pelo Sr. Fernando (VW) na reunião passada, onde há um parágrafo mencionando esse entendimento na Instrução Normativa nº22/2020, já mencionada na ata da reunião passada. Para não deixarmos dúvidas, o Sr. Gabriel sugeriu inserir um parágrafo de esclarecimento na proposta de texto ora em discussão.
- Avaliação e comentários sobre a proposta de revisão da Instrução Normativa
  - Sr. Raphael (CETESB) lembra da necessidade de converter as equações em figuras para evitarmos erros na publicação da Instrução Normativa no Diário Oficial.
  - Art. 6º §1º Inc.VI – Sr. Palasio (Bosch) questionou esse parágrafo no ponto onde há a possibilidade de se fazer o condicionamento do veículo com o combustível comercial. Seu receio é de que a composição do combustível

comercial possa ter impacto no valor final do fator de MIR, por conta das olefinas por exemplo.

- Sr. Cesar acha que pode haver alguma divergência nos valores da rua e do laboratório, mas entende que seria mais adequado utilizar o combustível de referência uma vez que este é utilizado para homologar os veículos.
  - O Sr. Gabriel concorda que nessa fase deveríamos utilizar o combustível de referência, porém gostaria que o assunto voltasse a ser discutido, considerando que a formação de ozônio é ditada pela reatividade do combustível comercial e que o menor teor de olefinas da gasolina reduzirá artificial o denominador do cálculo de NMOG alterando-o indevidamente.
  - O Sr. Tadeu (Petrobras) complementou informando que o regulamento para gasolina de referência foi revisado recentemente e que tem como um dos objetivos diminuir a dispersão. Entende que a olefina não necessariamente vai aparecer nos produtos da combustão e por isso um estudo maior deverá ser realizado antes de alterarmos esse parâmetro, o que foi contestado pelo Sr. Gabriel porque a fonte principal do problema é na partida a frio onde a composição do combustível é determinante no processo.
  - O Sr. Cesar informou que não está previsto o ensaio de condicionamento com outro combustível a não ser o de referência na NBR 6601. Assim, devemos estar alinhados para utilizarmos o combustível de referência.
  - O Sr. Fernando (VW) lembrou que a utilização do combustível comercial está prevista na norma de ensaio de emissões evaporativas para a rodagem após a troca de combustíveis, mas o condicionamento continua realizado com combustível de referência para preservar a repetibilidade dos ensaios.
- Art.5º §1º e Art.6º§2º - Foi adicionado o Inciso III esclarecendo que os veículos já homologados não necessitarão ser homologados novamente caso os valores de MIR tabelados sejam alterados.
- Prof. Nigro solicitou suporte ao Sr. Raphael para adequação do texto com as contribuições feitas durante a reunião.

### 3. PRÓXIMA REUNIÃO

**DATA:** 09 de novembro de 2022 (Quarta-Feira)  
**HORÁRIO:** 14h  
**LOCAL:** Via Microsoft TEAMS

**PAUTA:**

- Avaliação e comentários sobre a proposta de IN.

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