

#	3. Instituição	4. Comentários sobre a nova redação do §1º do Art. 5º da Instrução Normativa Ibama nº 22, de 24 de setembro de 2020:	5. Comentários sobre a redação do novo §3º do Art. 5º da Instrução Normativa Ibama nº 22, de 24 de setembro de 2020:	6. Comentários sobre a redação do novo §4º do Art. 5º da Instrução Normativa Ibama nº 22, de 24 de setembro de 2020:	7. Comentários sobre a redação do novo Art. 9º do Art. 5º da Instrução Normativa Ibama nº 22, de 24 de setembro de 2020:	8. Comentários sobre o novo Art. 9º da Instrução Normativa Ibama nº 22, de 24 de setembro de 2020:	9. Comentários sobre o novo item 2.3 do ANEXO - PARTE 2 - DOS VALORES DE MÁXIMA REATIVIDADE ESPECÍFICA e novas Tabelas 2A e 2B:	Comentários IBAMA
1	HPE Automotores do Brasil	<p>Proposta: § 1º Até 31 de Dezembro de 2028, os valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMOC, assim como o NMOC22, serão os que estão descritos na Tabela 2 da Parte 2 do ANEXO desta Instrução Normativa.</p> <p>§ 2º Até 31 de dezembro de 2024, o Ibama publicará novos valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMOC, assim como o NMOC22, com base nos resultados trazidos pelos fabricantes entidades interessadas.</p> <p>Justificativa § 1º: Os valores das Tabelas 2B e 2B não são representativos, pois: - foram obtidos apenas com ensaios em um único veículo que não é não L7 - Veículo não utilizou as últimas recomendações e procedimentos para ensaios de emissão, como saturação do cânister - Não foram informadas as variações realizadas durante ensaios realizados pela UFRJ - Os testes utilizaram metodologia alternativa à CARB, que ainda não está regulamentada, sendo necessária divulgação da metodologia para reprodução dos testes - não sabemos quantas amostras foram utilizadas</p> <p>Justificativa § 2º: Novo parágrafo para permitir maior prazo de estudo visando: 1) ensaiar veículos com diferentes tecnologias, inclusive preparados para atender L7 quanto a emissões evaporativas, e com o cânister saturado. 2) entender as grandes variações entre testes; 3) conciliar o trabalho da UFRJ com o procedimento tradicional de homologação em laboratório de emissões de modo a definir a origem e o tratamento das contaminações no cálculo do MIR quando se utiliza EHR; 4) avaliar se uma nova metodologia será necessária e viável, impactando em normativas, laboratórios (novos equipamentos), novos procedimentos de testes, etc. 5) Aperfeiçoar o procedimento de teste para os futuros ensaios de especiação.</p>	<p>Proposta: § 3º Fica facultada ao fabricante ou importador a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme § 2º</p> <p>Justificativa: Parágrafo ajustado, aceita a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme parágrafo 3º.</p>	<p>Proposta: (cancelamento do § 4º)</p> <p>Justificativa: Os valores já serão definidos conforme parágrafo segundo da nossa proposta</p>	OK	OK	<p>Proposta: (cancelamento do item 2.3)</p> <p>Justificativa: Manter os valores da Tabela 2, sem a necessidade de um novo item. Como os valores da tabela serão mantidos, não há necessidade deste novo item.</p>	<p>NÃO ACATADO. Existe certeza de que os valores de MIR da Fase L7 (que foram baseados em estudos com veículos L4 e L5, e com presença de contaminação dos gases analisados) estão defasados, e sua alteração já era esperada para acontecer no início da Fase L8. O Ibama, CETSB e IMT, a partir de dados obtidos nos veículos L7 já homologados, concluiram que já há tecnologias, componentes e estratégias disponíveis no mercado, e que já são utilizadas, que possibilitam um melhor controle das emissões NMOC em veículos flex, i.e., que implicam na direta redução das emissões de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio.</p> <p>Os testes reais com veículos L7-L8 são desejáveis para refinar o valor final do MIR, mas não impede a definição dos novos MIR em si. O uso do tempo para definição de metodologia e dos novos MIR não podem ser apenas protelatório ao controle ambiental previsto na Resolução CONAMA 492, de 2018. Estes valores poderão ser revistos pelo Ibama a qualquer tempo, baseado em estudos realizados com veículos representativos daquelas comercializadas no Brasil, utilizando os combustíveis de referência para ensaios. Está previsto que qualquer entidade que comprove ter capacidade para a realização dos ensaios e análises necessárias para a determinação de valores das máximas reatividades específicas. Ademais, entendemos que a determinação do valor intermediário na Fase PROCONVE L8 favorecerá a continuidade de estudos e pesquisas sobre a especiação de gases e determinação do MIR para cálculo do NMOC.</p> <p>O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação de MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles</p>
2	Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil	<p>Substituição do §1º pelo texto abaixo: § 1º Até 31 de Dezembro de 2028, os valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMOC, assim como o NMOC22, serão os que estão descritos na Tabela 2 da Parte 2 do ANEXO desta Instrução Normativa.</p> <p>e acrescer o §3º: § 3º Até 31 de dezembro de 2024, o Ibama publicará novos valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMOC, assim como o NMOC22, com base nos resultados trazidos pelos fabricantes entidades interessadas.</p>	<p>renumerar o parágrafo como §4º conforme o texto abaixo: § 4º Fica facultada ao fabricante ou importador a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme § 2º</p>	<p>Exclusão do parágrafo, pois os valores serão definidos conforme parágrafo segundo.</p>	<p>Manter o texto proposto</p>	<p>Manter o texto proposto</p>	<p>Excluir o item e manter os valores da Tabela 2, sem a necessidade de um novo item. Como os valores da tabela serão mantidos, não há necessidade deste novo item.</p>	<p>NÃO ACATADO. Existe certeza de que os valores de MIR da Fase L7 (que foram baseados em estudos com veículos L4 e L5, e com presença de contaminação dos gases analisados) estão defasados, e sua alteração já era esperada para acontecer no início da Fase L8. O Ibama, CETSB e IMT, a partir de dados obtidos nos veículos L7 já homologados, concluiram que já há tecnologias, componentes e estratégias disponíveis no mercado, e que já são utilizadas, que possibilitam um melhor controle das emissões NMOC em veículos flex, i.e., que implicam na direta redução das emissões de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio.</p> <p>Os testes reais com veículos L7-L8 são desejáveis para refinar o valor final do MIR, mas não impede a definição dos novos MIR em si. O uso do tempo para definição de metodologia e dos novos MIR não podem ser apenas protelatório ao controle ambiental previsto na Resolução CONAMA 492, de 2018. Estes valores poderão ser revistos pelo Ibama a qualquer tempo, baseado em estudos realizados com veículos representativos daquelas comercializadas no Brasil, utilizando os combustíveis de referência para ensaios. Está previsto que qualquer entidade que comprove ter capacidade para a realização dos ensaios e análises necessárias para a determinação de valores das máximas reatividades específicas. Ademais, entendemos que a determinação do valor intermediário na Fase PROCONVE L8 favorecerá a continuidade de estudos e pesquisas sobre a especiação de gases e determinação do MIR para cálculo do NMOC.</p> <p>O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação de MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles</p>
3	ANFAVEA	<p>PROPOSTA ANFAVEA:</p> <p>§ 1º Até 31 de Dezembro de 2028, os valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMOC, assim como o NMOC22, serão os que estão descritos na Tabela 2 da Parte 2 do ANEXO desta Instrução Normativa.</p> <p>JUSTIFICATIVA:</p> <p>Os valores das Tabelas 2B e 2B não são representativos, pois: - foram obtidos apenas com ensaios em um único veículo que não é não L7; - Veículo não utilizou as últimas recomendações e procedimentos para ensaios de emissão, como saturação do cânister; - Não foram informadas as variações realizadas durante ensaios realizados pela UFRJ; - Os testes utilizaram metodologia alternativa à CARB, que ainda não está regulamentada, sendo necessária divulgação da metodologia para reprodução dos testes; e - não sabemos quantas amostras foram utilizadas</p> <p>PROPOSTA ANFAVEA:</p> <p>§ 3º Até 31 de dezembro de 2024, o Ibama publicará novos valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMOC, assim como o NMOC22, com base nos resultados trazidos pelos fabricantes entidades interessadas.</p> <p>JUSTIFICATIVA:</p> <p>Novo parágrafo para permitir maior prazo de estudo visando: 1) ensaiar veículos com diferentes tecnologias, inclusive preparados para atender L7 quanto a emissões evaporativas, e com o cânister saturado. 2) entender as grandes variações entre testes; 3) conciliar o trabalho da UFRJ com o procedimento tradicional de homologação em laboratório de emissões de modo a definir a origem e o tratamento das contaminações no cálculo do MIR quando se utiliza EHR; 4) avaliar se uma nova metodologia será necessária e viável, impactando em normativas, laboratórios (novos equipamentos), novos procedimentos de testes, etc. 5) Aperfeiçoar o procedimento de teste para os futuros ensaios de especiação.</p>	<p>PROPOSTA ANFAVEA: § 4º Fica facultada ao fabricante ou importador a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme § 2º</p> <p>JUSTIFICATIVA: Parágrafo renumerado e aceita a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme parágrafo 3º.</p>	<p>PROPOSTA ANFAVEA: (Eliminar Parágrafo) JUSTIFICATIVA: Os valores já serão definidos conforme § 2º.</p>	<p>Aceito</p>	<p>Aceito</p>	<p>PROPOSTA ANFAVEA: (Eliminar Parágrafo) JUSTIFICATIVA: Manter os valores da Tabela 2, sem a necessidade de um novo item. Como os valores da tabela serão mantidos, não há necessidade deste novo item.</p>	<p>NÃO ACATADO. Existe certeza de que os valores de MIR da Fase L7 (que foram baseados em estudos com veículos L4 e L5, e com presença de contaminação dos gases analisados) estão defasados, e sua alteração já era esperada para acontecer no início da Fase L8. O Ibama, CETSB e IMT, a partir de dados obtidos nos veículos L7 já homologados, concluiram que já há tecnologias, componentes e estratégias disponíveis no mercado, e que já são utilizadas, que possibilitam um melhor controle das emissões NMOC em veículos flex, i.e., que implicam na direta redução das emissões de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio.</p> <p>Os testes reais com veículos L7-L8 são desejáveis para refinar o valor final do MIR, mas não impede a definição dos novos MIR em si. O uso do tempo para definição de metodologia e dos novos MIR não podem ser apenas protelatório ao controle ambiental previsto na Resolução CONAMA 492, de 2018. Estes valores poderão ser revistos pelo Ibama a qualquer tempo, baseado em estudos realizados com veículos representativos daquelas comercializadas no Brasil, utilizando os combustíveis de referência para ensaios. Está previsto que qualquer entidade que comprove ter capacidade para a realização dos ensaios e análises necessárias para a determinação de valores das máximas reatividades específicas. Ademais, entendemos que a determinação do valor intermediário na Fase PROCONVE L8 favorecerá a continuidade de estudos e pesquisas sobre a especiação de gases e determinação do MIR para cálculo do NMOC.</p> <p>O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação de MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles</p>
4	AEA - Associação Brasileira de Engenharia Automotiva	<p>Hoje não existem estudos robustos, com dados estatísticos confiáveis, para suportar uma definição nos valores de reatividade específica. Propõe-se um estudo mais abrangente com veículos de diferentes tecnologias em diferentes laboratórios.</p>	<p>Entende-se que é prematuro publicar valores sem dados estatísticos confiáveis e depois prever uma revisão dos mesmos quando se tiver mais estudos</p>	<p>De acordo. Qualquer revisão nos valores de reatividade e tem que ser aplicado no valor final.</p>	<p>De acordo. Qualquer revisão nos valores de reatividade e tem que ser aplicado no valor final.</p>	<p>Estes valores da tabela 2B foram baseados em testes realizados por um único laboratório, utilizando um único veículo com tecnologia L6, ou seja, sem uma análise estatística robusta para sua implementação. Inclusive outros dados foram apresentados ao IBAMA que não foram considerados em nenhum momento.</p> <p>Os valores da tabela 2A foram calculados a partir de uma média ponderada dos dados da tabela 2B e dos valores do L7, sem um embasamento técnico para tal.</p> <p>Por isso entende-se que é prematuro publicar valores sem dados estatísticos confiáveis e propõe-se um estudo mais abrangente com veículos de diferentes tecnologias e diferentes laboratórios a serem implementados numa etapa futura do Proconve L8 com uma previsibilidade de 3 anos.</p>	<p>NÃO ACATADO. O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação de MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles determinados nas Tabelas 2A e 2B.</p>	

5	SAE Brasil	<p>Recomendamos alterar para: § 1º Os valores de máxima reatividade específica para todos os NONMHC aplicados no cálculo de emissão do NMOG, serão os descritos na tabela 2 da parte 2 do anexo desta instrução, aplicados até 31 de dezembro de 2032.</p> <p>Justificativa: Estudos indicam que a emissão de Compostos Orgânicos Voláteis (COV) em veículos atuais (PROCONVE L6) com tecnologia inferior as que serão introduzidas nas próximas fases (L7 &amp; L8), tem em sua grande parte como fonte as emissões evaporativas, onde, esta última está sendo fortemente reduzida já na fase L7 com o aumento do tempo de teste SHED e introdução gradativa da tecnologia do ORVR (Onboard Refueling Vapor Recovery). No que tange as emissões de hidrocarbonetos não queimados em especial o Etanol, que até então era descontado das emissões totais, não poderá mais sofrer descontos na fase L7, portanto, novas tecnologias de controle de injeção e mistura de combustível, aquecimento da fase fria, catalisadores avançados, entre outras, também fazem parte da lista tecnológica que apoiará o atendimento dos limites estabelecidos nas fases L7 e L8, assim garantindo o controle das emissões de COV de forma direta.</p>	<p>Recomendam os alterar para: § 3º O Ibama publicará, se aplicável, valores revisados de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMOG, assim como o NMOGA22 para a futura etapa PROCONVE (L9).</p> <p>Justificativa: As fases L7 e L8 contam com tecnologia embarcada veicular para redução das emissões de COV, conforme indicado na justificativa do item</p>	<p>Em função das recomendações anteriores, não há necessidade deste parágrafo, podendo ser removido.</p>	<p>Em função das recomendações anteriores, não há necessidade de destes parágrafos, podendo ser removido.</p>	<p>Recomendação SAE BRASIL: Art. 9-A. Até 160Kkm, o fator de deterioração deve ser aplicado conforme já definido na resolução CONAMA 492/2018.</p>	<p>Recomendação SAE BRASIL: Em função das recomendações anteriores, não há necessidade da publicação dessa tabela revisada, sendo considerados os valores atuais já definidos na IN 22/20 do IBAMA.</p>	<p>NÃO ACATADO. Existe certeza de que os valores de MIR da Fase L7 (que foram baseados em estudos com veículos L4 e L5, e com presença de contaminação dos gases analisados) estão defasados, e sua alteração já era esperada para acontecer no inicio da Fase L8. O Ibama, CETSB e IMT, a partir de dados obtidos nos veículos L7 já homologados, concluiram que já há tecnologias, componentes e estratégias disponíveis no mercado, e que já são utilizadas, que possibilitam um melhor controle das emissões NMOG em veículos flex, i.e., que implicam na direta redução das emissões de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio.</p> <p>Os testes reais com veículos L7-L8 são desejáveis para refinar o valor final do MIR, mas não impede a definição dos novos MIR em si. O uso do tempo para definição de metodologia e dos novos MIR não podem ser apenas protelatório ao controle ambiental previsto na Resolução CONAMA 492, de 2018. Estes valores poderão ser revistos pelo Ibama a qualquer tempo, baseado em estudos realizados com veículos representativos daquelas comercializadas no Brasil, utilizando os combustíveis de referência para ensaios. Está previsto que qualquer entidade que comprove ter capacidade para a realização dos ensaios e análises necessárias para a determinação de valores das máximas reatividades específicas. Ademais, entendemos que a determinação do valor intermediário na Fase PROCONVE L8 favorecerá a continuidade de estudos e pesquisas sobre a especiação de gases e determinação do MIR para cálculo do NMOG.</p> <p>O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação do MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles</p>				
6	AFEEVAS - Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da América do Sul	<p>Resposta: § 1º Os valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMOG, assim como o NMOG_A22, serão os que estão descritos na Tabela 2 da Parte 2 do ANEXO da Instrução Normativa 22/2020.</p> <p>I – O IBAMA publicará até 31 de dezembro de 2024 nova Instrução normativa com a revisão da Tabela 2, se os estudos apresentados pelas entidades interessadas mostrarem esta necessidade e estabelecerá o prazo para a sua vigência.</p> <p>Justificativa: Os estudos realizados e discutidos no âmbito do GT-NMOG da AEA mostraram valores discrepantes de concentração dos componentes do gás de escape, cuja margem de erro é comparável à ordem de grandeza da própria medição de alguns componentes, resultando em uma alta incerteza na sua determinação. Além disso, os poucos veículos estudados são da fase L6 com tecnologias diferentes das que serão adotadas nas fases L7/L8. Estes aspectos estão detalhados no parecer "Considerações sobre a influência das alterações do cálculo de NMOG dos gases de escapamento na estratégia de abatimento de ozônio troposférico" disponível no link <a href="http://www.afeevas.org.br/artigos.php?id=54">http://www.afeevas.org.br/artigos.php?id=54</a></p>	<p>Resposta: Eliminar este parágrafo.</p>	<p>Resposta: Eliminar este parágrafo.</p>	<p>Resposta: Justificativa: Torna-se desnecessário frente à nova redação ora proposta para o § 2º do Art 5º</p>	<p>Resposta: Manter essa redação proposta (como §3º).</p>	<p>Resposta: Manter essa redação proposta.</p>	<p>Resposta: Eliminar este item.</p>	<p>Resposta: Justificativa: Torna-se desnecessário frente à nova redação ora proposta para o § 2º do Art 5º.</p>	<p>Resposta: Eliminar este item.</p>	<p>Resposta: Justificativa: Torna-se desnecessário frente à nova redação ora proposta para o § 2º do Art 5º.</p>	<p>NÃO ACATADO. Existe certeza de que os valores de MIR da Fase L7 (que foram baseados em estudos com veículos L4 e L5, e com presença de contaminação dos gases analisados) estão defasados, e sua alteração já era esperada para acontecer no inicio da Fase L8. O Ibama, CETSB e IMT, a partir de dados obtidos nos veículos L7 já homologados, concluiram que já há tecnologias, componentes e estratégias disponíveis no mercado, e que já são utilizadas, que possibilitam um melhor controle das emissões NMOG em veículos flex, i.e., que implicam na direta redução das emissões de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio.</p> <p>Os testes reais com veículos L7-L8 são desejáveis para refinar o valor final do MIR, mas não impede a definição dos novos MIR em si. O uso do tempo para definição de metodologia e dos novos MIR não podem ser apenas protelatório ao controle ambiental previsto na Resolução CONAMA 492, de 2018. Estes valores poderão ser revistos pelo Ibama a qualquer tempo, baseado em estudos realizados com veículos representativos daquelas comercializadas no Brasil, utilizando os combustíveis de referência para ensaios. Está previsto que qualquer entidade que comprove ter capacidade para a realização dos ensaios e análises necessárias para a determinação de valores das máximas reatividades específicas. Ademais, entendemos que a determinação do valor intermediário na Fase PROCONVE L8 favorecerá a continuidade de estudos e pesquisas sobre a especiação de gases e determinação do MIR para cálculo do NMOG.</p> <p>O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação do MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles</p>
7	Renault do Brasil	<p>§ 1º Até 31 de Dezembro de 2028, os valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMOG, assim como o NMOGA22, serão os que estão descritos na Tabela 2 da Parte 2 do ANEXO da Instrução Normativa.</p> <p>§ 3º Até 31 de dezembro de 2024, o Ibama publicará novos valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMOG, assim como o NMOGA22, com base nos resultados trazidos pelos fabricantes entidades interessadas.</p> <p>Justificativa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>§ 1º Os valores das Tabelas 2B e 2B não são representativos, pois: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Foram obtidos apenas com ensaios em um único veículo que não é não L7</li> <li>- Veículo não utilizou as últimas recomendações e procedimentos para ensaios de emissão, como saturação do câmister</li> <li>- Não foram informadas as variações realizadas durante ensaios realizados pela UFRJ</li> <li>- Os testes utilizaram metodologia alternativa à CARB, que ainda não está regulamentada, sendo necessária divulgação da metodologia para reprodução dos testes</li> <li>- Não sabemos quantas amostras foram utilizadas</li> <li>§ 3º Novo parágrafo para permitir maior prazo de estudo visando: <ul style="list-style-type: none"> <li>1) Ensaio veículos com diferentes tecnologias, inclusive preparados para atender L7 quanto a emissões evaporativas, e com o câmister saturado.</li> <li>2) Entender as grandes variações entre testes;</li> <li>3) Conciliar o trabalho da UFRJ com o procedimento tradicional de homologação em laboratório de emissões de modo a definir a origem e o tratamento das contaminações no cálculo do MIR quando se utiliza EHR;</li> <li>4) Avaliar se uma nova metodologia será necessária e viável, impactando em normativas, laboratórios (novos equipamentos), novos procedimentos de testes, etc.</li> <li>5) Aperfeiçoar o procedimento de teste para os futuros ensaios de especiação.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	<p>§ 4º Fica facultada ao fabricante ou importador a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme §2º.</p> <p>Justificativa: Parágrafo renumerado e aceita a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades conforme §3º.</p>	<p>Rejeitada a modificação do Parágrafo Justificativa Valores definidos conforme §2º</p>	<p>Manter esta redação</p>	<p>Manter esta redação</p>	<p>Rejeitada a modificação do item Justificativa: Manter os valores da Tabela 2 do texto original, sem adição de novo item</p>	<p>Existe certeza de que os valores de MIR da Fase L7 (que foram baseados em estudos com veículos L4 e L5, e com presença de contaminação dos gases analisados) estão defasados, e sua alteração já era esperada para acontecer no inicio da Fase L8. O Ibama, CETSB e IMT, a partir de dados obtidos nos veículos L7 já homologados, concluiram que já há tecnologias, componentes e estratégias disponíveis no mercado, e que já são utilizadas, que possibilitam um melhor controle das emissões de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio.</p> <p>Os testes reais com veículos L7-L8 são desejáveis para refinar o valor final do MIR, mas não impede a definição dos novos MIR em si. O uso do tempo para definição de metodologia e dos novos MIR não podem ser apenas protelatório ao controle ambiental previsto na Resolução CONAMA 492, de 2018. Estes valores poderão ser revistos pelo Ibama a qualquer tempo, baseado em estudos realizados com veículos representativos daquelas comercializadas no Brasil, utilizando os combustíveis de referência para ensaios. Está previsto que qualquer entidade que comprove ter capacidade para a realização dos ensaios e análises necessárias para a determinação de valores das máximas reatividades específicas. Ademais, entendemos que a determinação do valor intermediário na Fase PROCONVE L8 favorecerá a continuidade de estudos e pesquisas sobre a especiação de gases e determinação do MIR para cálculo do NMOG.</p> <p>O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação do MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles determinados nas Tabelas 2A e 2B.</p>				
8	FCA Fiat Chrysler Automóveis (Stellantis)	<p>Entendemos que os valores das Tabelas 2B e 2B ainda não devem ser estabelecidos e não são representativos, pois:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- foram obtidos apenas com ensaios em veículo não L7</li> <li>- Veículo não utilizou as últimas recomendações e procedimentos para ensaios de emissão, como saturação do câmister</li> <li>- Não foram informadas as variações realizadas durante ensaios realizados pela UFRJ</li> <li>- Os testes utilizaram metodologia alternativa à CARB, que ainda não está regulamentada, sendo necessária divulgação da metodologia para reprodução dos testes</li> </ul>	<p>&gt; Adicionar um novo parágrafo § 3º com a seguinte redação: § 3º Até 31 de dezembro de 2024, o Ibama publicará novos valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMOG, assim como o NMOGA22, com base nos resultados trazidos pelos fabricantes entidades interessadas. Justificativa: Novo parágrafo para permitir maior prazo de estudo visando: <ul style="list-style-type: none"> <li>1) ensaiar veículos com</li> </ul> </p>	<p>Eliminar o parágrafo, pois os valores sugeridos os valores seriam definidos conforme parágrafo segundo.</p>	<p>Sem comentários</p>	<p>Manter os valores da Tabela 2 atual publicada pela IN 22/2020. Como os valores da tabela serão mantidos, não há necessidade deste novo item.</p>	<p>NÃO ACATADO. Existe certeza de que os valores de MIR da Fase L7 (que foram baseados em estudos com veículos L4 e L5, e com presença de contaminação dos gases analisados) estão defasados, e sua alteração já era esperada para acontecer no inicio da Fase L8. O Ibama, CETSB e IMT, a partir de dados obtidos nos veículos L7 já homologados, concluiram que já há tecnologias, componentes e estratégias disponíveis no mercado, e que já são utilizadas, que possibilitam um melhor controle das emissões NMOG em veículos flex, i.e., que implicam na direta redução das emissões de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio.</p> <p>Os testes reais com veículos L7-L8 são desejáveis para refinar o valor final do MIR, mas não impede a definição dos novos MIR em si. O uso do tempo para definição de metodologia e dos novos MIR não podem ser apenas protelatório ao controle ambiental previsto na Resolução CONAMA 492, de 2018. Estes valores poderão ser revistos pelo Ibama a qualquer tempo, baseado em estudos realizados com veículos representativos daquelas comercializadas no Brasil, utilizando os combustíveis de referência para ensaios. Está previsto que qualquer entidade que comprove ter capacidade para a realização dos ensaios e análises necessárias para a determinação de valores das máximas reatividades específicas. Ademais, entendemos que a determinação do valor intermediário na Fase PROCONVE L8 favorecerá a continuidade de estudos e pesquisas sobre a especiação de gases e determinação do MIR para cálculo do NMOG.</p> <p>O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação do MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles</p>					

9	General Motors do Brasil LTDA	<p>Os parágrafos 1 e 3 deverão seguir com a seguinte redação:</p> <p>§ 1º Até 31 de dezembro de 2026, os valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMCG, assim como o NMCGA22, serão os que estão descritos na Tabela 2 da Parte 2 do ANEXO desta Instrução Normativa.</p> <p>Justificativa: Os valores das Tabelas 2A e 2B não são representativos, pois:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- foram obtidos apenas com ensaios em um único veículo que não é L7;</li> <li>- Veículo não utilizou as últimas recomendações e procedimentos para ensaios de emissão, como saturação do câñister;</li> <li>- Não foram informadas as variações realizadas durante ensaios realizados pela UFRJ;</li> <li>- Os testes utilizaram metodologia alternativa à CARB, que ainda não está regulamentada, sendo necessária divulgação da metodologia para reprodução dos testes;</li> <li>- não sabemos quantas amostras foram utilizadas;</li> </ul> <p>§ 3º Até 31 de dezembro de 2022, o Ibama publicará novos valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMCG, assim como o NMCGA22, com base nos resultados trazidos pelos fabricantes entidades interessadas, a serem utilizadas a partir de 1 de janeiro de 2027.</p> <p>Justificativa: permitir maior prazo de estudo visando:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ensaiar veículos com diferentes tecnologias, inclusive preparados para atender L7 quanto a emissões evaporativas, e com o câñister saturado.</li> <li>2) entender as grandes variações entre testes;</li> <li>3) conciliar o trabalho da UFRJ com o procedimento tradicional de homologação em laboratório de emissões de modo a definir a origem e o tratamento das contaminações no cálculo do MIR quando se utiliza EHR;</li> <li>4) avaliar se uma nova metodologia será necessária e viável, impactando em normativas, laboratórios (novos equipamentos), novos procedimentos de testes, etc.</li> <li>5) Aperfeiçoar o procedimento de teste para os futuros ensaios de especiação.</li> </ol>	<p>Nova numeração e redação para o parágrafo 3.</p> <p>§ 4º Fica facultada ao fabricante ou importador a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas que deverão ser publicadas pelo IBAMA até 31 de dezembro de 2022</p>	<p>Sugerimos a retirada completa deste novo parágrafo 4, já que os valores serão definidos conforme parágrafo segundo.</p> <p>Justificativa: Parágrafo renumerado e aceita a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades conforme parágrafo 3º.</p>	<p>Sem comentários</p>	<p>Sem comentários</p>	<p>Sugerimos a retirada completa do item 2.3 (e tabelas sugeridas) do Anexo - Parte 2 e a manutenção dos valores da Tabela 2, sem a necessidade de um novo item.</p> <p>Gostaríamos ainda de ressaltar que na tabela 2A, há um erro conceitual no valor do MIR referente ao NONMHC do combustível 50/50 pois o mesmo deve ser o valor médio entre gasolina (E22) e etanol (EHR).</p>	<p>NÃO ACATADO. O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação de MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles determinados nas Tabelas 2A e 2B.</p>
10	Nissan do Brasil Automóveis Ltda	<p>§ 1º Até 31 de Dezembro de 2028, os valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMCG, assim como o NMCGA22, serão os que estão descritos na Tabela 2 da Parte 2 do ANEXO desta Instrução Normativa.</p> <p>§ 3º Até 31 de dezembro de 2024, o Ibama publicará novos valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMCG, assim como o NMCGA22, com base nos resultados trazidos pelos fabricantes entidades interessadas.</p> <p>Justificativa</p> <p>Os valores das Tabelas 2B e 2B não são representativos, pois:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- foram obtidos apenas com ensaios em um único veículo que não é L7</li> <li>- O veículo não utilizou as últimas recomendações e procedimentos para ensaios de emissão, como saturação do câñister</li> <li>- Não foram informadas as variações realizadas durante ensaios realizados pela UFRJ</li> <li>- Os testes utilizaram metodologia alternativa à CARB, que ainda não está regulamentada, sendo necessária divulgação da metodologia para reprodução dos testes</li> <li>- não sabemos quantas amostras foram utilizadas</li> </ul> <p>Novo parágrafo para permitir maior prazo de estudo visando:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ensaiar veículos com diferentes tecnologias, inclusive preparados para atender L7 quanto a emissões evaporativas, e com o câñister saturado.</li> <li>2) entender as grandes variações entre testes;</li> <li>3) conciliar o trabalho da UFRJ com o procedimento tradicional de homologação em laboratório de emissões de modo a definir a origem e o tratamento das contaminações no cálculo do MIR quando se utiliza EHR;</li> <li>4) avaliar se uma nova metodologia será necessária e viável, impactando em normativas, laboratórios (novos equipamentos), novos procedimentos de testes, etc.</li> <li>5) Aperfeiçoar o procedimento de teste para os futuros ensaios de especiação.</li> </ol>	<p>§ 4º Fica facultada ao fabricante ou importador a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme § 2º</p> <p>Parágrafo renumerado e aceita a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades conforme parágrafo 3º.</p>	<p>Rejeitar a modificação no Parágrafo. Justificativa: Os valores já serão definidos conforme parágrafo segundo.</p>	<p>MANTER ESTA REDAÇÃO</p>	<p>MANTER ESTA REDAÇÃO</p>	<p>Rejeitar a modificação do item. Manter os valores da Tabela 2, sem a necessidade de um novo item. Como os valores da tabela serão mantidos, não há necessidade deste novo item.</p>	<p>NÃO ACATADO. Existe certeza de que os valores de MIR da Fase L7 (que foram baseados em estudos com veículos L4 e L5, e com presença de contaminação dos gases analisados) estão defasados, e sua alteração já era esperada para acontecer no início da Fase L8. O Ibama, CETSB e IMT, a partir de dados obtidos nos veículos L7 já homologados, concluíram que já há tecnologias, componentes e estratégias disponíveis no mercado, e que já são utilizadas, que possibilitam um melhor controle das emissões NMCG em veículos flex, i.e., que implicam na direta redução das emissões de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio.</p> <p>Os testes reais com veículos L7-L8 são desejáveis para refinar o valor final do MIR, mas não impede a definição dos novos MIR em si. O uso do tempo para definição de metodologia e dos novos MIR não podem ser apenas protelatório ao controle ambiental previsto na Resolução CONAMA 492, de 2018. Estes valores poderão ser revistos pelo Ibama a qualquer tempo, baseado em estudos realizados com veículos representativos daqueles comercializados no Brasil, utilizando os combustíveis de referência para ensaios. Está prevista que qualquer entidade que comprove ter capacidade para a realização dos ensaios e análises necessárias para a determinação de valores das máximas reatividades específicas. Ademais, entendemos que a determinação do valor intermediário na Fase PROCONVE L8 favorecerá a continuidade de estudos e pesquisas sobre a especiação de gases e determinação do MIR para cálculo do NMCG.</p> <p>O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação de MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles</p>
11	Sindipeças	<p>Proposta: § 1º Até 31 de Dezembro de 2032, os valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMCG, assim como o NMCGA22, serão os que estão descritos na Tabela 2 da Parte 2 do ANEXO desta Instrução Normativa</p> <p>Justificativa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A reatividade dos compostos orgânicos voláteis (COV) é sensível à s condições atmosféricas da localidade onde são imitidos. Assim, para a determinação dos valores de reatividade em mérito, é necessário estudo prévio das condições atmosféricas dos grandes centros. Nos EUA a verificação da reatividade dos COV é feita periodicamente. No exemplo abaixo, o estudo envolveu 29 cidades.</li> </ul> <p>Link: <a href="https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10962247.2018.1498410">https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10962247.2018.1498410</a></p> <p>- Os valores propostos são oriundos de ensaios realizados com veículos obsoletos (L5 e L6) não representativos para o L7.</p> <p>- Os novos valores propostos alteram o valor de NMCG de veículos já homologados para L7 e desenvolvidos para o cumprimento do L8 (Bin 80). Desta forma, a nova regra impõe impacto retroativo o que é vedado pela constituição brasileira.</p> <p>- Conforme estudo científico realizado em 2020 na Europa (link abaixo) e redução das emissões de compostos orgânicos voláteis oriunda da frota circulante não se traduz em benefício mensurável no que tange a formação de ozônio. Páginas 4 e 53 indicam os resultados obtidos.</p> <p><a href="https://aeriseurope.com/wp-content/uploads/2021/03/ERIS-Air-Quality-Report-Euro-7-Impact-Assessment.pdf">https://aeriseurope.com/wp-content/uploads/2021/03/ERIS-Air-Quality-Report-Euro-7-Impact-Assessment.pdf</a></p>	<p>Proposta: Para a futura etapa do PROCONVE</p> <p>A adoção de qualquer novo valor de MIR deve ser baseada em estudo representativo do ponto de vista de ensaio (veículo) e estudo da composição atmosférica local.</p>	<p>Proposta: Remover o parágrafo. Justificativa: A adoção de qualquer novo valor de MIR deve ser baseada em estudo representativo do ponto de vista de ensaio (veículo) e estudo da composição atmosférica local.</p>	<p>Proposta: Remover o parágrafo. Justificativa: A adoção de qualquer novo valor de MIR deve ser baseada em estudo representativo do ponto de vista de ensaio (veículo) e estudo da composição atmosférica local.</p>	<p>Proposta: Comentários sobre o novo Art. 9º da Instrução Normativa Ibama nº 22, de 24 de setembro de 2020: Art. 9-A. O fator de deterioração do [1,4] deve ser visto de forma somente relativa ao valor final dos gases orgânicos não metano (NMCG), conforme Art 16 da Resolução Conama no 492, de 20 de dezembro de 2018, até que seja publicada nova Instrução</p>	<p>Proposta: Remover o parágrafo. Justificativa: A adoção de qualquer novo valor de MIR deve ser baseada em estudo representativo do ponto de vista de ensaio (veículo) e estudo da composição atmosférica local.</p>	<p>NÃO ACATADO. Existe certeza de que os valores de MIR da Fase L7 (que foram baseados em estudos com veículos L4 e L5, e com presença de contaminação dos gases analisados) estão defasados, e sua alteração já era esperada para acontecer no início da Fase L8. O Ibama, CETSB e IMT, a partir de dados obtidos nos veículos L7 já homologados, concluíram que já há tecnologias, componentes e estratégias disponíveis no mercado, e que já são utilizadas, que possibilitam um melhor controle das emissões NMCG em veículos flex, i.e., que implicam na direta redução das emissões de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio.</p> <p>Os testes reais com veículos L7-L8 são desejáveis para refinar o valor final do MIR, mas não impede a definição dos novos MIR em si. O uso do tempo para definição de metodologia e dos novos MIR não podem ser apenas protelatório ao controle ambiental previsto na Resolução CONAMA 492, de 2018. Estes valores poderão ser revistos pelo Ibama a qualquer tempo, baseado em estudos realizados com veículos representativos daqueles comercializados no Brasil, utilizando os combustíveis de referência para ensaios. Está prevista que qualquer entidade que comprove ter capacidade para a realização dos ensaios e análises necessárias para a determinação de valores das máximas reatividades específicas. Ademais, entendemos que a determinação do valor intermediário na Fase PROCONVE L8 favorecerá a continuidade de estudos e pesquisas sobre a especiação de gases e determinação do MIR para cálculo do NMCG.</p> <p>O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação de MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles</p>
12	Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	<p>Os valores de máxima reatividade específica propostos nas Tabelas 2A e 2B, baseados em estudo da UFRJ, foram obtidos através de ensaios utilizando somente um veículo de amostra com características diferentes das exigidas para o Proconve L7. A metodologia utilizada para obtenção dos resultados foi diferente em alguns dos aspectos da metodologia aplicada aos ensaios de homologação, a exemplo da exigência de saturação do câñister estabelecida para o Proconve L7. Os valores de máxima reatividade específica atualmente publicados na Tabela 2 da IN IBAMA 22/2020 devem ser mantidos no início da Fase Proconve L8, enquanto se estuda a viabilidade de execução de novos ensaios de especiação, respeitando as seguintes premissas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- possibilidade de realização dos ensaios em um número maior de amostras, sendo as mesmas modelos de veículos dimensionados para atendimento ao Proconve L7, dadas as diferenças em seus sistemas de controle de emissões quando comparados a veículos de fases anteriores do Proconve;</li> <li>- estabelecimento de metodologia padronizada para obtenção de valores de máxima reatividade específica, levando em conta a viabilidade de aplicação do método aos equipamentos dos laboratórios assim como a harmonização da metodologia ao procedimento de ensaios de homologação, a exemplo da exigência de saturação do câñister;</li> <li>- estudo aprofundado sobre a variabilidade de resultados entre os testes e sobre as possíveis fontes de contaminação entre os ensaios com diferentes combustíveis.</li> </ul>	<p>Aceite de proposta de parágrafo que diz respeito a antecipação e aplicação dos novos valores de máxima reatividade específica conforme parágrafo 3º. Renumeração o de parágrafo faz-se necessária.</p>	<p>Os valores já irão estar definidos conforme parágrafo 2º.</p>			<p>Não existe a necessidade deste item em virtude da manutenção dos valores da Tabela 2.</p>	<p>NÃO ACATADO. Existe certeza de que os valores de MIR da Fase L7 (que foram baseados em estudos com veículos L4 e L5, e com presença de contaminação dos gases analisados) estão defasados, e sua alteração já era esperada para acontecer no início da Fase L8. O Ibama, CETSB e IMT, a partir de dados obtidos nos veículos L7 já homologados, concluíram que já há tecnologias, componentes e estratégias disponíveis no mercado, e que já são utilizadas, que possibilitam um melhor controle das emissões NMCG em veículos flex, i.e., que implicam na direta redução das emissões de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio.</p> <p>Os testes reais com veículos L7-L8 são desejáveis para refinar o valor final do MIR, mas não impede a definição dos novos MIR em si. O uso do tempo para definição de metodologia e dos novos MIR não podem ser apenas protelatório ao controle ambiental previsto na Resolução CONAMA 492, de 2018. Estes valores poderão ser revistos pelo Ibama a qualquer tempo, baseado em estudos realizados com veículos representativos daqueles comercializados no Brasil, utilizando os combustíveis de referência para ensaios. Está prevista que qualquer entidade que comprove ter capacidade para a realização dos ensaios e análises necessárias para a determinação de valores das máximas reatividades específicas. Ademais, entendemos que a determinação do valor intermediário na Fase PROCONVE L8 favorecerá a continuidade de estudos e pesquisas sobre a especiação de gases e determinação do MIR para cálculo do NMCG.</p> <p>O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação de MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles</p>

13	Ministério de Minas e Energia (MME)	<p>Por ocasião de uma das reuniões do Programa Combustível do Futuro, o Ministério de Minas e Energia (MME) teve conhecimento da Consulta Pública em tela. Criado pela Resolução CNPE 7/2021, o Combustível do Futuro tem diversos objetivos, dentre os quais destacam-se: i) propor medidas para a melhoria da qualidade dos combustíveis, com vistas a promover redução da intensidade média de carbono da matriz de combustíveis e de emissões do transporte e o incremento da eficiência energética e ii) propor medidas para integração entre a Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), o Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel (PNPB), o Programa de Controle da Poluição Ar por Veículos Automotores (Proconve), o Programa Rota 2030, o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBE Veicular) e o Programa Nacional da Racionalização do Uso dos Derivados do Petróleo e do Gás Natural (CONPET), entre outros.</p> <p>Neste sentido, os novos valores de máxima reatividade específica (MIR) propostos para o EHR são superiores aos de referência da gasolina A22 e também da mistura 50% da A22 e 50% etanol hidratado. Conforme apresentado pelo Ibama, em reunião ocorrida em 16/11/2021, no âmbito do Combustível do Futuro, estes novos valores de MIR são provenientes de estudo realizado por UFRJ/Petrobras, que desenvolveram uma nova metodologia, a qual fundamenta-se em metodologia internacional reconhecida (TO15, US EPA), com um aprimoramento do método para otimizar a amostragem e evitar contaminações.</p> <p>A nova proposta inclui, em outro dispositivo, que os valores da Tabela 2B poderão ser revisados com base em estudos em veículos representativos daqueles comercializados no Brasil utilizando combustíveis de referência.</p> <p>Na reunião de 16/11 foi lembrado que, embora a metodologia UFRJ/Petrobras possa representar o melhor MIR científico para aquela tecnologia do veículo, não foi testada com outras tecnologias, na verdade foram testados apenas 2 veículos, um típico da Fase L4 (PFI, 2.0L, modelo 2008) e outro Fase L6 (GDI, 1.6L, modelo 2016). Também foi apontada possível dificuldade para satisfazer os limites de emissão do escapamento pelos veículos leves a etanol, podendo ser agravada quando da partida à frio (10°C) nos testes em condições de tráfego real.</p> <p>Neste sentido, foram levantadas preocupações de que os novos valores de MIR propostos para a Fase Proconve L8 podem trazer dificuldades para o próprio uso do etanol combustível em veículos flex, podendo chegar inclusive a estimular, para algumas montadoras que porventura apresentem dificuldades de cumprimento das metas, o direcionamento para veículos a gasolina em detrimento dos flex.</p> <p>Neste contexto, embora seja inquestionável a necessidade de se estabelecer novos limites máximos de emissões para a Fase L8, com vigência a partir de 1º de janeiro de 2025, as consequências dos novos limites de MIR propostos podem trazer impactos significativos à matriz nacional de combustíveis com reflexos potenciais à</p>	MME é contrário ao proposto neste dispositivo, conforme racional exposto no item anterior:	Conforme já mencionado, os valores de MIR da Tabela 2B, assim como da 2A, são provenientes de estudo realizado por UFRJ/Petrobras, desenvolvidos como um aprimoramento dos testes anteriores, realizados por Volkswagen (2012) e GM (2019). Tais resultados foram debatidos no âmbito do GT NMOG da AEA, que não chegou a um consenso tendo concluído que:	Conforme explicação acima, nossa proposta é pela não alteração.	Sem comentários	<p>De acordo com o exposto na Nota Técnica nº 125/2021/DBIO/SPG, em adição às considerações trazidas no item 4 acima, acrescentamos que, por mais que a metodologia UFRJ/Petrobras tenha se mostrado como a mais adequada científicamente, por ser adaptação de um protocolo internacional da USEPA, os testes deveriam ser realizados em outros laboratórios independentes, não apenas para validação, mas também para que se tenha uma indicação de precisão dos resultados, como ocorre quando se utilizam normas técnicas, por exemplo, ABNT ou ASTM. Isso sem mencionar que, conforme artigo publicado pela UFRJ/Cenpes, o referido estudo não foi conduzido integralmente em uma única instalação, tendo sido realizado em parte (amostragem) no Cenpes que, posteriormente, encaminhou material para análise cromatográfica nas dependências da UFRJ. Neste sentido, causa preocupação a informação de que o laboratório da UFRJ, conforme relato na reunião no âmbito do Programa Combustível do Futuro, quando consultado por uma montadora interessada em realizar os testes, informou que não realizará mais tais testes.</p> <p>Portanto, reiteramos que o MME é contrário ao dispositivo proposto, trazendo a sugestão de que sejam mantidos os valores da Tabela 2 da IN Ibama, no 22/2020 (com MIR 3,16 para EHR) até que se tenha certeza dos valores de MIR, com necessidade de mais testes, e dos ensaios em condições de tráfego real.</p> <p>Sabemos que, quando há ameaça de danos sérios ou irreversíveis, a ausência de absoluta certeza científica não deve ser utilizada como razão para postergar medidas eficazes e economicamente viáveis para prevenir a degradação ambiental. Assim, é possível verificar que o princípio da precaução busca a identificação dos riscos e perigos eminentes, utilizando-se de uma política ambiental preventiva. No entanto, reiteramos o entendimento de que a consequência imediata da proposta em tela será precisamente o oposto do que se pretende buscar para o meio-ambiente, piorando significativamente o perfil da frota homologada que poderá ser movida majoritariamente à gasolina (com maiores emissões de particulados e emissões evaporativas) e diminuindo-se o consumo de biocombustíveis.</p>	NÃO ACATADO. Existe certeza de que os valores de MIR da Fase L7 (que foram baseados em estudos com veículos L4 e L5, e com presença de contaminação dos gases analisados) estão defasados, e sua alteração já era esperada para acontecer no início da Fase L8. O Ibama, CETSB e IMT, a partir de dados obtidos nos veículos L7 já homologados, concluiram que já há tecnologias, componentes e estratégias disponíveis no mercado, e que já são utilizadas, que possibilitam um melhor controle das emissões NMOG em veículos flex, i.e., que implicam na direta redução das emissões de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio.	
14	Volkswagen do Brasil Ltda.	<p>Proposta: Art.5º.....</p> <p>§ 1º Até 31 de Dezembro de 2028, os valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMOG, assim como o NMoga22, serão os que estão descritos na Tabela 2 da Parte 2 do ANEXO desta Instrução Normativa, devendo os limites corporativos relativos aos anos 2029 e 2031 serem revistos conforme previsto na CONAMA 492/2018, Art. 4º, § 1º.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Os valores das Tabelas 2A e 2B não são representativos, pois:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- foram obtidos apenas com ensaios em um único veículo que não é não L7;</li> <li>- Veículo não utilizou as últimas recomendações e procedimentos para ensaios de emissão, como saturação do cânter;</li> <li>- Não foram informadas as variações realizadas durante ensaios realizados pela UFRJ;</li> <li>- Os testes utilizaram metodologia alternativa à CARB, que ainda não está regulamentada, sendo necessária divulgação da metodologia para reprodução dos testes;</li> <li>- não sabemos quantas amostras foram utilizadas;</li> <li>- Os valores propostos de reatividades são demasiadamente elevados para veículos a etanol. Para atender os limites previstos no PL8, será necessário desenvolvimento local de tecnologias que permitam a ampliação da utilização dos biocombustíveis necessários para a redução do CO2/aquecimento global.</li> </ul> <p>Com base nisso, as metas corporativas de 2029 e 2031 deverão ser definidas a partir do conhecimento da eficácia destas tecnologias para redução de poluentes e valorização do uso do etanol.</p> <p>A legislação brasileira une a legislação europeia (RDE) com a legislação americana (sistema BIN) e os valores elevados de MIR levará a certificação de veículos com baixa emissões para atingir a meta corporativa.</p> <p>É necessário tempo pra rediscutir o critério de fator de conformidade (FC) para metas e veículos de baixa emissão.</p>	Nova proposta de parágrafo: § 3º Até 31 de dezembro de 2024, o Ibama publicará novos valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMOG, assim como o NMoga22, com base nos resultados trazidos pelos fabricantes interessadas.	Proposta: Eliminar este parágrafo Justificativa: Os valores já serão definidos conforme parágrafo segundo.	Proposta aceita	Proposta: Eliminar este parágrafo Justificativa: Manter os valores da Tabela 2, sem a necessidade de um novo item. Como os valores da tabela serão mantidos, não há necessidade deste novo item.	Proposta aceita	<p>Os testes reais com veículos L7-L8 são desejáveis para refinar o valor final do MIR, mas não impede a definição dos novos MIR em si. O uso do tempo para definição de metodologia e dos novos MIR não podem ser apenas protelatório ao controle ambiental previsto na Resolução CONAMA 492, de 2018. Estes valores poderão ser revistos pelo Ibama a qualquer tempo, baseado em estudos realizados com veículos representativos daqueles comercializados no Brasil, utilizando os combustíveis de referência para ensaios. Está previsto que qualquer entidade que comprove ter capacidade para a realização dos ensaios e análises necessárias para a determinação de valores das máximas reatividades específicas. Ademais, entendemos que a determinação do valor intermediário na Fase PROCONVE L8 favorecerá a continuidade de estudos e pesquisas sobre a especiação de gases e determinação do MIR para cálculo do NMOG.</p> <p>O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação de MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles</p>	NÃO ACATADO. Existe certeza de que os valores de MIR da Fase L7 (que foram baseados em estudos com veículos L4 e L5, e com presença de contaminação dos gases analisados) estão defasados, e sua alteração já era esperada para acontecer no início da Fase L8. O Ibama, CETSB e IMT, a partir de dados obtidos nos veículos L7 já homologados, concluiram que já há tecnologias, componentes e estratégias disponíveis no mercado, e que já são utilizadas, que possibilitam um melhor controle das emissões NMOG em veículos flex, i.e., que implicam na direta redução das emissões de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio.
15	Honda Automóveis do Brasil	<p>A partir do que foi observado nas reuniões do GT NMOG da AEA, entendemos que os valores propostos ainda não são robustos o suficiente para sua aplicação. Testes adicionais de especiação de gases são necessários para esclarecer alguns pontos como as grandes variações nos resultados.</p> <p>Além disso, testes realizados com veículos da fase L7 forneceriam resultados mais próximos da realidade assim como um procedimento unificado para realização dos mesmos.</p> <p>Dessa forma, sugerimos que novos fatores de MIR sejam definidos e publicados até 31 de dezembro de 2024 para aplicação a partir de 01 de janeiro de 2029.</p> <p>Até 31 de dezembro de 2028 continuam a ser aplicados os valores da Tabela 2 da parte 2 dessa Instrução Normativa.</p>	Após serem publicados os novos valores de MIR, fica facultada a aplicação antecipada dos seus valores.	Valores já sugeridos no item 4.	ok	ok	Manter os valores da Tabela 2.	<p>Os testes reais com veículos L7-L8 são desejáveis para refinar o valor final do MIR, mas não impede a definição dos novos MIR em si. O uso do tempo para definição de metodologia e dos novos MIR não podem ser apenas protelatório ao controle ambiental previsto na Resolução CONAMA 492, de 2018. Estes valores poderão ser revistos pelo Ibama a qualquer tempo, baseado em estudos realizados com veículos representativos daqueles comercializados no Brasil, utilizando os combustíveis de referência para ensaios. Está previsto que qualquer entidade que comprove ter capacidade para a realização dos ensaios e análises necessárias para a determinação de valores das máximas reatividades específicas. Ademais, entendemos que a determinação do valor intermediário na Fase PROCONVE L8 favorecerá a continuidade de estudos e pesquisas sobre a especiação de gases e determinação do MIR para cálculo do NMOG.</p> <p>O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação de MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles</p>	NÃO ACATADO. Existe certeza de que os valores de MIR da Fase L7 (que foram baseados em estudos com veículos L4 e L5, e com presença de contaminação dos gases analisados) estão defasados, e sua alteração já era esperada para acontecer no início da Fase L8. O Ibama, CETSB e IMT, a partir de dados obtidos nos veículos L7 já homologados, concluiram que já há tecnologias, componentes e estratégias disponíveis no mercado, e que já são utilizadas, que possibilitam um melhor controle das emissões NMOG em veículos flex, i.e., que implicam na direta redução das emissões de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio.
16	União da Indústria de Cana-de-Açúcar (UNICA)	<p>A União da Indústria de Cana-de-Açúcar (UNICA) – associação que representa usinas e destilarias responsáveis por mais de 50% da produção brasileira de etanol - vem, respeitosamente, apresentar o seu posicionamento acerca da proposta de Instrução Normativa Ibama objeto desta consulta pública. A mencionada proposta altera o Art. 5º e Anexo e inclui um novo art. 9-A na Instrução Normativa 22, de 24 de setembro de 2020, que dispõe sobre a regulamentação prevista no artigo 2º da Resolução Conama nº 492, de 20 de dezembro de 2018, relativo à determinação das emissões de gases orgânicos não metano (NMOG) provenientes do escapamento de veículos rodoviários leves de passageiros e leves comerciais quando abastecidos com etanol hidratado brasileiro de referência (EHR), gasoil A22, gasoil A11H50, gás combustível veicular de referência (GVR) ou Diesel".</p> <p>Inicialmente, cabe esclarecer que a Fase PROCONVE L7 passou a incorporar o controle das emissões de gases orgânicos não metano (NMOG), incluindo aquelas associadas ao etanol não queimado e aldeídos, inclusive as emissões por evaporação de combustível decorrente da variação da temperatura do ambiente, do resfriamento dos veículos e, especialmente, da fuga de vapores durante o abastecimento.</p> <p>Essa etapa do Programa também incorpora o controle das emissões de escape de NMOG devido ao seu potencial de contribuir para a formação de ozônio local quando combinado com óxidos de nitrogênio (NOx). Essas restrições associadas às emissões de NMOG devem promover redução superior a 90% nas emissões totais de compostos orgânicos voláteis (COV) pelos veículos leves, com potencial de retração de pelo menos 50% nas concentrações de ozônio nos centros urbanos.</p> <p>Trata-se de uma condição importante para a qualidade do ar, alinhada com os parâmetros preconizados pela Organização Mundial da Saúde (OMS) e pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA).</p> <p>Na Fase PROCONVE L8, a ser introduzida em 2025 e implementada progressivamente até 2031, serão introduzidas exigências de redução ainda mais expressivas na emissão de NMOG pelos veículos leves. Entendemos que essa condição precisa ser adequadamente definida a partir de parâmetros técnicos amplamente aceitos para evitar qualquer comprometimento não fundamentado da competitividade dos veículos flex-fuel no Brasil. Além do cálculo da emissão de NMOG e dos valores da Máxima Reatividade Incremental (MIR) em discussão na presente consulta pública, é preciso definir os procedimentos operacionais para ensaio das emissões em trânsito real (RDE), correlacionando-os com os testes brasileiros de forma a reconhecer a condição diferenciada dos combustíveis</p>	-	-	-	-	-	<p>Os testes reais com veículos L7-L8 são desejáveis para refinar o valor final do MIR, mas não impede a definição dos novos MIR em si. O uso do tempo para definição de metodologia e dos novos MIR não podem ser apenas protelatório ao controle ambiental previsto na Resolução CONAMA 492, de 2018. Estes valores poderão ser revistos pelo Ibama a qualquer tempo, baseado em estudos realizados com veículos representativos daqueles comercializados no Brasil, utilizando os combustíveis de referência para ensaios. Está previsto que qualquer entidade que comprove ter capacidade para a realização dos ensaios e análises necessárias para a determinação de valores das máximas reatividades específicas. Ademais, entendemos que a determinação do valor intermediário na Fase PROCONVE L8 favorecerá a continuidade de estudos e pesquisas sobre a especiação de gases e determinação do MIR para cálculo do NMOG.</p> <p>O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação de MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles</p>	

17	Universidade Federal do Rio de Janeiro						<p>Os valores indicados na Tabela 2B são os valores medidos pelo laboratório da UFRJ (coordenado por mim) em colaboração com o CENPES e posteriormente tratados pela CETESB.</p> <p>Esses valores foram medidos usando o método mais recente, desenvolvido pelo laboratório, baseado nos métodos TO-15 e TO15-A da US EPA para determinação de compostos orgânicos voláteis (implementados no nosso laboratório em 2014) e nos conhecimentos prévios obtidos através dos métodos da CARB. O novo método consegue eliminar a contaminação devida ao manuseio e coleta da amostra, tratar o problema da alta umidade em gases de escapamento (principalmente com E100) e obter um resultado com o mesmo nível de confiabilidade dos métodos da CARB, porém com um custo muito menor.</p> <p>O detalhamento do método já foi enviado ao IBAMA e está à disposição do público, já que nosso laboratório desistiu de fazer uma patente para facilitar a utilização do mesmo.</p> <p>É importante mencionar que os valores de MIR para o caso de E100, serão sempre altos em comparação com E22 porque o principal componente da combustão do etanol é o eteno (com uma reatividade específica de 9). A combustão do etanol só pode produzir compostos com um ou dois átomos de carbono, sendo, claramente, os mais abundantes eteno e acetaleido (como amplamente divulgado na literatura científica sobre combustão). Compostos com maior número de átomos de carbono podem ser devidos a diversas fontes, as duas principais sendo a contaminação da amostra no momento da coleta e a liberação desses compostos pelo canister do veículo previamente usado com um outro combustível. A contaminação na coleta pode ser minimizada usando botijões de aço inox inertes (canister eletropolidos com tratamento Silonite ou SilcoCan), diminuindo o tempo entre a coleta e análise e maximizando os procedimentos de controle, como proposto no método da UFRJ. A contaminação por liberação do canister do veículo é variável, depende da tecnologia do veículo e diminui na medida que são repetidos os testes com E100.</p> <p>O nosso laboratório desenvolveu o método e fez as medições com um veículo L6 através de um termo de pesquisa em colaboração com a Petrobras, que já está encerrado. Nossa laboratório não presta serviços e está dedicado a pesquisa, desenvolvimento, implementação e otimização de métodos e obtenção de resultados em sistemas inéditos, porém está aberto a discutir os métodos e resultados com o IBAMA e a</p>	<p>Acatado integralmente. O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação de MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles determinados nas Tabelas 2A e 2B.</p>							
18	BMW do Brasil	Alterar o texto proposto e incluir um novo parágrafo:					<p>§ 1º Até 31 de Dezembro de 2028, os valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMNOG, assim como o NMNOGA22, serão os que estão descritos na Tabela 2 da Parte 2 do ANEXO desta Instrução Normativa.</p> <p><b>Novo parágrafo:</b> § 3º Até 31 de dezembro de 2024, o Ibama publicará novos valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMNOG, assim como o NMNOGA22, com base nos resultados trazidos pelos fabricantes entidades interessadas.</p> <p><b>Justificativa:</b> Os valores das Tabelas 2A e 2B não são representativos e confiáveis, pelos motivos apresentados abaixo: - O veículo de ensaio possui tecnologia de atendimento ao Proconve fase L6, sendo de tecnologia diferente dos atuais homologados para L7. - É desconhecido no estudo a quantidade de amostras utilizadas e os ensaios foram realizados com apenas um veículo; - O veículo não foi testado de acordo com as últimas recomendações e procedimentos para ensaios de emissão de acordo com a fase L7, como por exemplo a saturação do cânister; - Não foram informadas as variações realizadas durante ensaios realizados pela UFRJ; - Os testes utilizaram metodologia alternativa à CARB, que ainda não está regulamentada, sendo necessária divulgação da metodologia para reprodução dos testes;</p> <p><b>Justificativa de introdução do parágrafo:</b> Novo parágrafo para permitir maior prazo de estudo, sendo considerando as sugestões abaixo: - Recomenda-se ensaiar veículos com diferentes tecnologias, inclusive preparados para atender L7 quanto a emissões evaporativas, e com o cânister saturado. Veículos de ensaio com tecnologias diferentes são essenciais para conclusão de um estudo sólido e confiável. - Necessário analisar e entender as variações entre testes; - Necessário conciliar o trabalho da UFRJ com o procedimento tradicional de homologação em laboratório de emissões de modo a definir a origem e o tratamento</p>	<p>Alterar o texto conforme segue:</p> <p>Recomenda-se a exclusão completa do texto proposto no parágrafo 4º. Os valores já serão definidos conforme parágrafo segundo.</p> <p>§4º Fica facultada ao fabricante ou importador a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme § 3º.</p> <p><b>Justificativa:</b> Renumeração o de parágrafo. Entendemos que com essas alterações fica mais evidente a possibilidade de antecipação dos novos valores das máximas reatividades conforme §3º.</p>	<p>Sem comentários.</p>	<p>Sem comentários.</p>	<p>Excluir o texto proposto.</p> <p>Entendemos que os valores da Tabela 2 devem ser mantidos, até a conclusão do estudo dos fatores de MIR. Portanto não há necessidade deste novo item.</p>	<p>NÃO ACATADO. Existe certeza de que os valores de MIR da Fase L7 (que foram baseados em estudos com veículos L4 e L5, e com presença de contaminação dos gases analisados) estão defasados, e sua alteração já era esperada para acontecer no início da Fase L8. O Ibama, CETSB e IMT, a partir de dados obtidos nos veículos L7 já homologados, concluíram que já há tecnologias, componentes e estratégias disponíveis no mercado, e que já são utilizadas, que possibilitam um melhor controle das emissões NMNOG em veículos flex, i.e., que implicam na direta redução das emissões de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio.</p> <p>Os testes reais com veículos L7-L8 são desejáveis para refinar o valor final do MIR, mas não impede a definição dos novos MIR em si. O uso do tempo para definição de metodologia e dos novos MIR não podem ser apenas protelatório ao controle ambiental previsto na Resolução CONAMA 492, de 2018. Estes valores poderão ser revistos pelo Ibama a qualquer tempo, baseado em estudos realizados com veículos representativos daquelas comercializadas no Brasil, utilizando os combustíveis de referência para ensaios. Está previsto que qualquer entidade que comprove ter capacidade para a realização dos ensaios e análises necessárias para a determinação de valores das máximas reatividades específicas. Ademais, entendemos que a determinação do valor intermediário na Fase PROCONVE L8 favorecerá a continuidade de estudos e pesquisas sobre a especiação de gases e determinação do MIR para cálculo do NMNOG.</p> <p>O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação de MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles</p>			
19	Toyota do Brasil	Proposta de texto: § 1º Até 31 de Dezembro de 2028, os valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMNOG, assim como o NMNOGA22, serão os que estão descritos na Tabela 2 da Parte 2 do ANEXO desta Instrução Normativa.					<p>§ 3º Até 31 de dezembro de 2024, o Ibama publicará novos valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMNOG, assim como o NMNOGA22, com base nos resultados trazidos pelos fabricantes entidades interessadas.</p> <p><b>Justificativa:</b> Os valores propostos carecem de robustez técnica. A CONAMA 492/2018 determina que testes de especiação de HC devem ser feitos conforme o regulamento americano CARB, e, no entanto, os valores propostos foram determinados através de uma metodologia experimental desenvolvida e testada apenas por um laboratório, a qual ainda não foi validada e não teve seus resultados comparados com o método reconhecido internacionalmente do CARB.</p> <p>Ainda, é necessário harmonizar o procedimento de preparo do veículo de ensaio entre o laboratório e teste de emissões de escapamento, principalmente a saturação do canister. Além de ser fundamental a seleção de amostras mais atuais, que representem as novas tecnologias que serão aplicadas em veículos da fase L7 e L8.</p> <p>Visto isto, é essencial ter um prazo maior para a validação do procedimento de testes, execução e análise dos resultados, sugerido até final de 2024 para a publicação e até 2029 para implementação.</p> <p>Além disso, estender a aplicação dos valores estabelecidos na IN22/2020 até 2029, uma vez que estes foram os valores que serviram de base para a discussão e definição dos limites e continuidade das fases da CONAMA 492/2018.</p>	<p>Proposta de texto: § 4º Fica facultada ao fabricante ou importador a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas constante na Tabelas 2 conforme § 2º</p> <p><b>Justificativa:</b> Conforme o prazo proposto no comentário do §1º do Art. 5º</p>	<p>Proposta de texto: § 4º Fica facultada ao fabricante ou importador a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme § 4º</p> <p><b>Justificativa:</b> Conforme a sugestão de prazo para estudo técnico mais robusto, não há necessidade deste parágrafo.</p>	<p>Sem comentários.</p>	<p>Sem comentários.</p>	<p>Proposta de texto: § 4º Fica facultada ao fabricante ou importador a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme § 2º</p> <p><b>Justificativa:</b> Parágrafo renumerado e aceita a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme parágrafo 3º</p>	<p>Proposta de texto: § 4º Fica facultada ao fabricante ou importador a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme § 4º</p> <p><b>Justificativa:</b> Parágrafo renumerado e aceita a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme parágrafo 3º</p>	<p>Proposta de texto: § 4º Fica facultada ao fabricante ou importador a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme § 4º</p> <p><b>Justificativa:</b> Parágrafo renumerado e aceita a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme parágrafo 3º</p>	<p>NAO ACATADO. Existe certeza de que os valores de MIR da Fase L7 (que foram baseados em estudos com veículos L4 e L5, e com presença de contaminação dos gases analisados) estão defasados, e sua alteração já era esperada para acontecer no início da Fase L8. O Ibama, CETSB e IMT, a partir de dados obtidos nos veículos L7 já homologados, concluíram que já há tecnologias, componentes e estratégias disponíveis no mercado, e que já são utilizadas, que possibilitam um melhor controle das emissões NMNOG em veículos flex, i.e., que implicam na direta redução das emissões de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio.</p> <p>Os testes reais com veículos L7-L8 são desejáveis para refinar o valor final do MIR, mas não impede a definição dos novos MIR em si. O uso do tempo para definição de metodologia e dos novos MIR não podem ser apenas protelatório ao controle ambiental previsto na Resolução CONAMA 492, de 2018. Estes valores poderão ser revistos pelo Ibama a qualquer tempo, baseado em estudos realizados com veículos representativos daquelas comercializadas no Brasil, utilizando os combustíveis de referência para ensaios. Está previsto que qualquer entidade que comprove ter capacidade para a realização dos ensaios e análises necessárias para a determinação de valores das máximas reatividades específicas. Ademais, entendemos que a determinação do valor intermediário na Fase PROCONVE L8 favorecerá a continuidade de estudos e pesquisas sobre a especiação de gases e determinação do MIR para cálculo do NMNOG.</p> <p>O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação de MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles</p>
20	ABEIFA - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS IMPORTADORES RAS E FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES	MANIFESTAÇÃO 1: Eliminar o Art. 5º inteiro e colocar o parágrafo abaixo: § 1º Até 31 de Dezembro de 2028, os valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMNOG, assim como o NMNOGA22, serão os que estão descritos na Tabela 2 da Parte 2 do ANEXO desta Instrução Normativa.					<p><b>Justificativa:</b> Os valores das Tabelas 2B e 2B não são representativos, pois: - foram obtidos apenas com ensaios em um único veículo que não é L7 - Veículo não utilizou as últimas recomendações e procedimentos para ensaios de emissão, como saturação do cânister - Não foram informadas as variações realizadas durante ensaios realizados pela UFRJ</p> <p>- Os testes utilizaram metodologia alternativa à CARB, que ainda não está regulamentada, sendo necessária divulgação da metodologia para reprodução dos testes - não sabemos quantas amostras foram utilizadas</p> <p><b>MANIFESTAÇÃO 2: Incluir o § 3º, abaixo:</b> § 3º Até 31 de dezembro de 2024, o Ibama publicará novos valores de máxima reatividade específica relativos a todos os NONMHC utilizados no cálculo de emissão de NMNOG, assim como o NMNOGA22, com base nos resultados trazidos pelos fabricantes entidades interessadas.</p> <p><b>Justificativa:</b> Novo parágrafo para permitir maior prazo de estudo visando: 1) ensaiar veículos com diferentes tecnologias, inclusive preparados para atender L7 quanto a emissões evaporativas, e com o cânister saturado. 2) entender as grandes variações entre testes; 3) conciliar o trabalho da UFRJ com o procedimento tradicional de homologação em laboratório de emissões de modo a definir a origem e o tratamento das contaminações no cálculo do MIR quando se utiliza EHR; 4) avaliar se uma nova metodologia será necessária e viável, impactando em normativas, laboratórios (novos equipamentos), novos procedimentos de testes, etc. 5) Aperfeiçoar o procedimento de teste para os futuros ensaios de especiação.</p>	<p>MANIFESTAÇÃO: § 4º Fica facultada ao fabricante ou importador a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme parágrafo segundo.</p>	<p>MANIFESTAÇÃO: § 4º Fica facultada ao fabricante ou importador a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme parágrafo segundo.</p>	<p>MANIFESTAÇÃO: De acordo com a proposta.</p>	<p>MANIFESTAÇÃO: De acordo com a proposta.</p>	<p>MANIFESTAÇÃO: § 4º Fica facultada ao fabricante ou importador a aplicação antecipada dos novos valores das máximas reatividades específicas conforme parágrafo segundo.</p>	<p>NAO ACATADO. Existe certeza de que os valores de MIR da Fase L7 (que foram baseados em estudos com veículos L4 e L5, e com presença de contaminação dos gases analisados) estão defasados, e sua alteração já era esperada para acontecer no início da Fase L8. O Ibama, CETSB e IMT, a partir de dados obtidos nos veículos L7 já homologados, concluíram que já há tecnologias, componentes e estratégias disponíveis no mercado, e que já são utilizadas, que possibilitam um melhor controle das emissões NMNOG em veículos flex, i.e., que implicam na direta redução das emissões de hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio.</p> <p>Os testes reais com veículos L7-L8 são desejáveis para refinar o valor final do MIR, mas não impede a definição dos novos MIR em si. O uso do tempo para definição de metodologia e dos novos MIR não podem ser apenas protelatório ao controle ambiental previsto na Resolução CONAMA 492, de 2018. Estes valores poderão ser revistos pelo Ibama a qualquer tempo, baseado em estudos realizados com veículos representativos daquelas comercializadas no Brasil, utilizando os combustíveis de referência para ensaios. Está previsto que qualquer entidade que comprove ter capacidade para a realização dos ensaios e análises necessárias para a determinação de valores das máximas reatividades específicas. Ademais, entendemos que a determinação do valor intermediário na Fase PROCONVE L8 favorecerá a continuidade de estudos e pesquisas sobre a especiação de gases e determinação do MIR para cálculo do NMNOG.</p> <p>O estudo da UFRJ/Petrobras foi considerado o melhor estudo científico para determinação do MIR de veículo abastecido com etanol ou gasolina contendo etanol. Os procedimentos laboratoriais para determinação de MIR alternativo poderão seguir a metodologia citada na pesquisa UFRJ/Petrobras, sem prejuízo da inclusão de procedimentos novos em futura Instrução Normativa. Até lá, os valores de MIR tabelados continuam sendo aqueles</p>		